NAFTA

Rocznik XV PAŹDZIERNIK 1936 Zeszyt 10

Józef Szlemiński

Refleksje z działalności Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego

Jest niewątpliwie za wcześnie jeszcze na wszechstronną i gruntowną ocenę działalności tego Funduszu, a zwłaszcza na wysnuwanie z niej takich czy innych wniosków po tak krótkim okresie czasu, jaki nas dzieli od chwili jego uruchomienia. Niemniej jednak cały szereg przyznanych pożyczek na wiercenia i kilka subwencyj daje na razie wystarczającą podstawę i wcale dobrą sposobność do refleksyj na ten temat i pozwala już na pewne wnioski i spostrzeżenia. Niektóre kwestie wymagają poza tym wyjaśnienia i sądzę, że dobrze będzie jeśli to nastąpi, bo wiele rzeczy to ułatwi i przyczyni się bez wątpienia do usunięcia tu i ówdzie nieporozumień.

Muszę przede wszystkim oddać należną sprawiedliwość Radzie Funduszu, a raczej wszystkim jej członkom z prezesem na czele. Muszę stwierdzić bez cienia przesady, że Rada ta pracuje w jak najlepszej zgodzie i harmonii. Nie znaczy to oczywiście, że obrady odbywają się bez dyskusji i między członkami nie zachodzą żadne różnice zdań w poszczególnych kwestiach. Przeciwnie, toczą się debaty nawet bardzo ożywione, ale i wielce pożyteczne. Ich charakter jest czysto rzeczowy i pełen troski o wyzyskanie funduszu wiertniczego w sposób jak najbardziej rozsądny i z jak największą korzyścią dla sprawy polskiego kopalnictwa naftowego. Stosunek wszystkich bez wyjątku członków Rady łącznie z jej prezesem, nacechowany jest zawsze najdalej posuniętym obiektywizmem i naturalną skłonnością do poparcia każdej zdrowej i celowej inicjatywy wiertniczej, oczywiście w granicach dopuszczalnych, w ramach obowiązujących zasad i zgodnie z przeznaczeniem Funduszu.

Jest rzeczą w zupełności zrozumiałą, że przy tak stosunkowo nieznacznych środkach pieniężnych, jakimi Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego rozporządza, Fundusz ten nie może sprostać wszystkim potrzebom naszego wiertnictwa, ani też nie może rozwiązać w całości lub choćby tylko w większej części naszego problemu wiertniczego. Co najwyżej może przyczynić się do przeprowadzenia szeregu wierceń przez znaczną część mniejszych przedsiębiorstw kopalnianych oraz do wzmocnienia licznych tych przedsiębiorstw i do powiększenia ich liczby w przemyśle naftowym. Bezsprzecznie, pod wpływem działania tego Funduszu powstanie szereg nowych tego rodzaju przedsiębiorstw i wykonanych zostanie kilkanaście wierceń poszukiwawczych. W tej liczbie znajdą się niechybnie i wyjątkowo ciekawe.

Nic dziwnego też, że wobec szczupłych ram Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego, Rada Funduszu nie jest zbyt szczodrą w rozdawnictwie pożyczek. Niestety czerpać z tego źródła pełną dłonią na cele wiertnicze nie można, bo po pierwsze dopuszczalne są pożyczki jedynie do pewnej tylko wysokości, ściśle określonej w rozporządzeniu ministra przemysłu i handlu i poza te granice Rada wyjść absolutnie nie może, a po wtóre dlatego, że po prostu nie starcza pieniędzy na obdzielenie wszystkich bez wyjątku choćby tak wysokimi pożyczkami, jakie są w ramach powyższego rozporządzenia możliwe. Znaczna część wierceń musi więc z konieczności odpaść, a w wielu wypadkach pożyczki muszą być redukowane do poziomu nie dosięgającego stawki przyjętej w rozporządzeniu ministerialnym.

Jeżeli nie można obdzielić pożyczkami wszystkich bez wyjątku wierceń w jednakowej mierze, to z faktu tego płynie prosty wniosek, że o przyznaniu pożyczki decydować muszą pewne normy. Inaczej zresztą być nie może i posługiwanie się w takich razach pewnymi uzasadnionymi kryteriami, staje się po prostu rzeczą nieodzowną i zupełnie naturalną, której uniknąć niesposób, choćby się nawet chciało. Nie ma zatem innej rady i chcąc czy nie, Rada Funduszu musi brać pod uwagę motywy takie, jak charakter i miejsce wiercenia, własne środki i możliwości przedsiębiorstwa względnie osób do których należy, ich walory osobiste jako przemysłowców itp. Jestem o tym głęboko przeświadczony, że tymi właśnie motywami Rada się kieruje, choć nikt o tym specjalnie nie mówi, ani też nie wyjawia tych myśli głośno, bo w tym wypadku tego rodzaju kryteria nasuwają się same przez się i wprost nawet narzucają się z nieodpartą koniecznością. Tym właśnie tłumaczy się to, że jedni pożyczkę dostają, a drudzy nie, mimo że jedno wiercenie nie różni się od drugiego albo wcale, albo też bardzo nieznacznie. Są również między pożyczkami różnice w wysokościach, chociaż pod względem głębokości między wierceniami tych różnic nie ma. A często zdarza się i tak, że aczkolwiek wiercenia niczym się nie różnią i są do siebie bardzo podobne pod każdym względem, to jednak pożyczki nie są jednakowe i rzeczywiście różnice między nimi są nawet dosyć znaczne. Miarą bowiem wysokości pożyczek są te same kryteria, którymi Rada Funduszu powoduje się niejako mimo woli, przy ich rozdawaniu.

Przeważnie częste są narzekania na niską wysokość pożyczek. Zdaniem osób, którym je przyznano, pożyczki te są niewystarczające i nieproporcjonalnie małe w stosunku do całości kosztów wiercenia. Może i jest w tym pewna racja, ale w każdym razie niezupełna, choćby dlatego, że wpływ na oznaczenie wysokości pożyczek ma z natury rzeczy, obok kosztów wiercenia, wiele innych jeszcze okoliczności. Wydaje mi się, że i w Radzie Funduszu, między jej członkami, panują co do tej kwestii różnice zdań. Oczywiście, mogę tutaj mówić wyłącznie tylko o moich osobistych zapatrywaniach na tę sprawę. Zdaje mi się, że z kwestią wysokości tych pożyczek nie jest znów tak źle, jak to się może na pierwszy rzut oka wydaje. Mam wrażenie, że jeśli weźmiemy pod uwagę głębokość wierceń i ich koszt w każdym poszczególnym wypadku, to się okaże, że przyznawane pożyczki dochodzą dość często do 30% całości kosztów wiercenia, naturalnie z wyłączeniem kosztów terenowych, a to już nie jest mało. Znajdą się zapewne i pożyczki mniejsze, nie dosięgające tej wysokości. Ale bo też i ogólne koszty wiercenia przedstawiają się bardzo rozmaicie. Całkiem inne są koszty, gdy wiercenie odbywa się w miejscu odosobnionym, gdzie nie ma jeszcze kopalni i dopiero się ją zakłada od nowa, a znów inne gdy odbywa się w obrębie kopalni już założonej, urządzonej i zaopatrzonej w różne potrzebne rzeczy. Także wiele zależy od tego, kto wiercenie podejmuje. Czy ten ktoś posiada już gdzie indziej i w jakim oddaleniu z dawna założone i urządzone przedsiębiorstwo wiertnicze, czy też dopiero tworzy kopalnię i dopiero przedsiębiorstwo takie, jako pierwsze, od nowa zakłada.

Osobiście jestem zdania, że pożyczki powinny być zawsze przyznawane w takiej wysokości, jak tego wymaga rzeczywista potrzeba, przy uwzględnieniu wszystkich tych okoliczności, o których wyżej wspominam. Pomoc bowiem kredytowa, o ile ją się już daje, powinna być taka, aby była skuteczna. Wydaje mi się, że przyznawanie pożyczek zbyt drobnych, tak aby się tylko nazywało, że się przecież coś dało, nie byłoby wskazane, mijałoby się z celem i nie przyniosłoby żadnego zgoła pożytku, albo nawet wyraźną szkodę. Nie znaczy to i nie chciałbym aby mnie rozumiano w ten sposób, że wypowiadam się za pożyczkami nawet bardzo wysokimi, o ile przedsięwzięcie wiertnicze ma być kosztowne. Wcale nie. Szczupłe ramy Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego nie pozwalają, moim zdaniem, na popieranie imprez bardzo kosztownych. Funduszu tego po prostu nie stać na pożyczki na wiercenia wymagające z natury rzeczy wielkich wkładów pieniężnych. Owszem, nie wykluczam pożyczek nawet bardzo wysokich. Ale moim skromnym zdaniem, szczególnie wysokie pożyczki powinny być udzielane tylko w wyjątkowych wypadkach. Wtedy mianowicie, gdy wchodzi pod uwagę wiercenie wyjątkowe i bodaj do pewnego stopnia o znaczeniu problemowym. Tam, gdzie wiercenie doprowadzić może do odkrycia lub przynajmniej zbadania większego, albo też bardziej interesującego kompleksu terenowego, i gdzie konieczność wiercenia w tym właśnie celu po prostu się narzuca. Myślę, że takie wiercenie zasługiwałoby na poparcie w całej rozciągłości i że w takich razach pożyczka i mogłaby i powinnaby być udzielona w granicach maksymalnej wysokości, choćby nawet rozchodziło się o kwotę stosunkowo bardzo dużą. Poruszam tę kwestię zupełnie celowo dlatego, że nie wszystkie wiercenia choćby w pełni pionierskie, posiadają wspólne cechy i jednakowe znaczenie. Są między nimi wiercenia problemowe, ale są i bardzo małej wagi. Różnice w ich ciężarze gatunkowym są często bardzo wielkie. Nie chcę przez to powiedzieć, że obecny fundusz wiertniczy nie powinien się już zupełnie interesować wierceniami o mniejszym znaczeniu, i żeby miał z reguły odmawiać pomocy pożyczkowej na każde tego rodzaju przedsięwzięcie tylko dlatego, że rozchodziłoby się o wiercenie bardzo kosztowne. Idzie mi po prostu tylko o to, że w mniej ważnych tego rodzaju wypadkach, pomoc z funduszu wiertniczego powinna być taka, na jaką fundusz obecny stać. To znaczy, że wysokość pożyczki nie powinna przekraczać w takich razach pewnej określonej granicy. Rzecz jasna, że Fundusz, decydując się na udzielenie pożyczki na kosztowne wiercenie głębokie w takiej wysokości, na jaką go stać, powinien wpierw upewnić się czy wiercenie mimo to będzie przeprowadzone do końca i czy przedsiębiorca rozporządza wystarczającymi na ten cel środkami pieniężnymi lub innymi możliwościami. Szło by bowiem o to, aby cały wysiłek nie poszedł na marne.

Uważam, że kwota 50.000 zł powinna stanowić pewnego rodzaju pierwszą górną granicę dla wszystkich wierceń zasługujących na poparcie z tych czy innych motywów, oczywiście z pewnym stopniowaniem w zależności od ich warunków i charakteru. Drugą górną granicę powinnaby, w moim przekonaniu, stanowić kwota 70.000 zł. Pożyczki do tej maksymalnej wysokości, powinnyby być udzielane już tylko na wiercenia kosztowniejsze ze względu na większą głębokość, za którymi przemawiają już pewne walory, jak dajmy na to pionierskość, wyjaśnienie lokalne itp. Kwota 70.000 zł powinnaby już, tak mnie się przynajmniej zdaje, stanowić tę ostateczną krańcową granicę, poza którą Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego powinienby wychodzić tylko bardzo rzadko, w tych wyjątkowych wypadkach, które przytoczyłem wyżej. Według mnie, o wiele więcej argumentów przemawia za mniejszymi pożyczkami na znacznie mniej kosztowne wiercenia płytkie, które mogą przyczynić się bądź do stworzenia lub rozwoju kopalni i wzmocnienia przedsiębiorstwa, bądź też do wyjaśnienia jakiegoś, choćby czy-

sto lokalnego zagadnienia, albo mają na celu inne podobne względy, niż za pożyczkami wysokimi na kosztowne wiercenia głębokie, za którymi nie przemawia nic specjalnego.

Przypuszczam, że tego rodzaju stanowisko jest i słuszne i w zupełności usprawiedliwione.

Nie mam potrzeby rozwodzenia się dłużej na temat takiego kryterium, jak zamożność i własne możliwości przedsiębiorcy. Każdy przecie, kto na sprawę tę spojrzy z obiektywnego stanowiska, zrozumie i przyzna, że jednakowej reguły wobec wszystkich bez wyjątku stosować nie można. Nie ulega dla mnie najmniejszej wątpliwości, że należy odróżniać słabszych od silniejszych finansowo, bardziej potrzebujących pomocy od tych, co mogą się bez niej, w tym czy innym stopniu, obejść lub łatwiej sobie poradzić. Nie myślę wcale o ułatwianiu wiercenia tym, co nie mają żadnych zgoła, lub prawie żadnych, warunków materialnych i majątkowych do zakładania kopalni, bo to było by naiwnością. Mam na myśli tych, co mają wystarczające dochody i środki materialne oraz wszelkie potrzebne ku temu warunki, albo przynajmniej znaczną ich część, ale trudno im z różnych powodów o większą gotówkę od razu. Są też przedsiębiorstwa w początkowym stadium rozwojowym, często wcale nieźle się zapowiadające, którym pomoc jest potrzebna, aby nie upadły, bo taki upadek, z braku wszelkiej pomocy pieniężnej na czas, niszczy tych co kopalnię założyli, zniechęca często wartościowy element do dalszej samodzielnej pracy w przemyśle naftowym, osłabia energię i inicjatywę u innych i odstrasza ludzi od tego przemysłu. Często cały wysiłek idzie na marne tylko dlatego, że nie starczyło już środków na dalsze wiercenia. Fundusz nie może ułatwiać zakładania efemeryd, to jasne. Ale ma obowiązek spieszyć z pomocą pieniężną wszędzie tam, gdzie tego wymaga potrzeba i gdzie zarysowują się takie czy inne realne możliwości. Stosowanie w praktyce tego rodzaju kryterium nie wyłącza, rzecz oczywista, od udziału w pożyczkach przedsiębiorstw należących do osób finansowo względnie majątkowo silniejszych, lub posiadających znaczniejszą produkcję. Najlepszym tego dowodem jest fakt, że między już przyznanymi pożyczkami znajdują się i takie. Kryterium powyższe, to tylko miara dla oznaczenia stopnia pierwszeństwa i wysokości pożyczki, gdy w danej chwili rozporządzalne środki pieniężne nie pozwalają na obdzielenie pożyczkami równocześnie wszystkich zgłaszających się o nie. Osobiście idę jeszcze dalej i przypuszczam, że nie będę w tym wypadku odosobniony, że gdy mianowicie przedsiębiorstwo silniejsze z własną, choćby nawet dosyć znaczną na nasze stosunki, produkcją, zgłasza się o pożyczkę na wiercenie o specjalnym charakterze, przedstawiające z jakiegokolwiek stanowiska większe ogólne znaczenie, to w takim wypadku kryterium powyższe nie powinno moim zdaniem mieć zastosowania. Wydaje mi się, że tego rodzaju pożyczki nie tylko powinny, ale i siłą rzeczy muszą mieć nawet pierwszeństwo przed innymi. Ostatecznie fakt posiadania nawet większej produkcji nie zawsze stanowi dowód, że przedsiębiorstwo rozporządza wystarczającą gotówką.

Wymieniłem między kryteriami również walory osobiste osób zgłaszających się o pożyczki do Funduszu. Osobiście uważam to kryterium za jedno z najważniejszych, które dlatego powinno być ściśle przestrzegane i stosowane w całej rozciągłości. Jest bowiem rzeczą bardzo ważną, ażeby przy pomocy Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego dostawali się do przemysłu naftowego i utrwalali w nim swoją pozycję ludzie, którzy bądź są już przemysłowcami w pełnym i rzeczywistym tego słowa znaczeniu, a nie z nazwy jego, bądź też mają wszelkie warunki po temu, ażeby nimi po pewnym czasie zostać, a nie różne indywidua całkiem pośledniego gatunku, węszące za pieniądzmi gdzie się tylko da i przynoszące jedynie szkodę przemysłowi naftowemu. Prawdziwych przemysłowców poznać łatwo. Cechą charakterystyczną wszystkich ich poczynań jest zdrowa ambicja twórcza. Pra-

cują dla zarobku, czego nie można im brać za złe, ale równocześnie z pożytkiem dla kraju i dla tej dziedziny życia gospodarczego, którą sobie obrali i z nią się związali. Tacy tylko ludzie są właściwymi twórcami przemysłu. Na nadmiar tego typu ludzi skarżyć się nie możemy, dlatego możemy śmiało żądać od obecnego funduszu wiertniczego, ażeby ich polskiemu przemysłowi naftowemu przysporzył.

W rozmowie ze mną jeden z członków Rady Funduszu zwrócił uwagę na brak obecnie w naszym przemyśle naftowym nowego narybku pionierskiego, rekrutującego się z elementu krajowego. Nie widzi się — mówił — tego typu pionierów co dawniej, którzy szli odważnie naprzód i z rzadko spotykaną wytrwałością oraz energią zwalczali wszelkie trudności. Zastanowiło mnie to. Uwaga niewątpliwie trafna. Jest to bezsprzecznie objaw bardzo smutny, ale czy to czasami nie wina obecnych, tak całkowicie odmiennych stosunków? Wiele przyczyn na to się składa. Trudno je wszystkie wyliczać. Może innym razem nadarzy się lepsza ku temu sposobność. Powiem tylko jedno: dawniej były pieniądze i łatwiej było o nie w każdej sytuacji. Panowały ówcześnie zgoła inne warunki. Decydowało przede wszystkim nie to czy się posiadało kapitał czy nie, lecz okoliczność, że w ówczesnych uregulowanych i tak bardzo nie podobnych do obecnych stosunkach, istniała dla każdego niemal, dosyć łatwa możność dobrego zarobku. Dlatego i skłonność do wydawania i do ryzyka występowała u ludzi w daleko wyższym stopniu. Po prostu inaczej się wydaje, a nawet traci, gdy się ma pewność, że w razie czego zawsze się da zarobić z łatwością przynajmniej sumę zupełnie wystarczającą na codzienne bieżące potrzeby. Dzisiaj nikt tej pewności nie ma i tym się po części tłumaczy niechęć do angażowania się w mniej pewne i ryzykowne przedsięwzięcia. Lecz nie o dociekanie przyczyn w tej chwili chodzi. Dość na tym, że pionierów brak, a nasze kopalnictwo naftowe ich potrzebuje.

W artykułach redakcyjnych, poświęconych sprawie funduszu wiertniczego, stawałem w obronie wierceń zakładanych również w obrębie terenów znanych, tzw. wierceń eksploatacyjnych, podczas gdy z wielu stron odzywały się głosy za przeznaczeniem tego funduszu wyłącznie na cele poszukiwawcze. Nie podzielałem osobiście tego stanowiska, chociaż odczuwałem zawsze i odczuwam w dalszym ciągu wielką potrzebę wierceń poszukiwawczych, bo mówmy co chcemy, ale nie co innego, tylko kwestia rezerw zadecyduje o przyszłości kopalnictwa naftowego w Polsce. Zajmowałem stanowisko odmienne właśnie z uwagi na te wiercenia. Pionierzy i kapitały pionierskie nie przyjdą do nas z zewnątrz. Wszyscy w przemyśle jesteśmy co do tego z sobą zgodni. Dlatego byłem zdania, że również wiercenia eksploatacyjne należy włączyć w ramy działalności kredytowej funduszu wiertniczego. Wychodziłem z założenia, że gdy się przy pomocy dalszych wierceń podniesie dochodowość licznych przedsiębiorstw kopalnianych, po części niedostatecznie rozwiniętych, i poprawi ich sytuację, to fakt taki wpłynie bezwarunkowo na ożywienie pionierskiego ruchu wiertniczego. Bo, jak już pisałem kiedyś, w naturze każdego przedsiębiorstwa kopalnianego i każdego wiertnika, leży naturalna skłonność do rozszerzania się przez wiercenia. Nie odstrasza go ryzyko, o ile tylko znajdzie potrzebne na ten cel środki pieniężne. Rozumowałem, że w ten sposób przysporzymy sobie pionierów i stworzymy pewne kapitały pionierskie.

Muszę się zatrzymać chwilę na sprawie subwencyj. Dotychczas Rada Funduszu przyznała ich na sumę 114.275 zł. Nie występuję wcale przeciwko subwencjom, ani też nie zamierzam kwestionować w najmniejszym bodaj stopniu potrzeby lub nawet konieczności udzielenia ich z Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego na pewne konkretne dorazowe cele związane z rozwojem wiertnictwa naftowego. Ale miałbym bardzo wiele przeciwko ich powtarzaniu się i przybieraniu cech stałej corocznej dotacji dlatego, że wymagało-

by to znacznego ich powiększenia w sumie ogólnej, a to jest niedopuszczalne ze względu na szczupłe ramy tego Funduszu. Wspominam o tym, bo zdaje mi się, że z niektórych stron liczy się na to. Subwencje w moim przekonaniu powinny być jednorazowe, a nie ciągłe. Powinno się wydzielić na nie pewną określoną sumę i po jej rozdaniu żadnych dalszych subwencyj Fundusz udzielać już nie powinien, chyba że zostanie podwyższony. Wydaje mi się też, że kwota przeznaczona na ten cel, nie powinna być zbyt duża.

W osobnym artykule zamierzam zająć się oświetleniem sprawy umów pożyczkowych i innymi jeszcze kwestiami, dotyczącymi pożyczek z obecnego funduszu wiertniczego.

Metody przemysłu gazolinowego

Już po umieszczeniu przez nas w poprzednim zeszycie pisma, artykułu poświęconego sprawie gazowej w Borysławiu, doszło do naszej wiadomości, że firmy gazolinowe obniżyły ponownie cenę gazu gazolinowego. W rzędzie tych firm, które przeprowadziły obniżkę, znajduje się podobno i „Rella—Mella" należąca do „Polminu". Krok swój motywują firmy powyższe ostatnią obniżką ceny benzyny. W ten sposób cena gazu gazolinowego zeszła do poziomu absurdalnego.

W łączności z obniżką ceny benzyny (a również gazoliny), Rząd otworzył firmom gazolinowym, na równi z firmami rafineryjnymi, kredyt w Banku Gospodarstwa Krajowego na zrekompensowanie ubytku w utargu, spowodowanego przez tę obniżkę. Kredyt ten ma być, jak nam wiadomo, spłacony w czasie późniejszym. Dlatego na obniżkę ceny gazu z tego powodu co najmniej jeszcze za wcześnie. Otwarcie kredytu pomyślane zostało w interesie produkcji, w celu umożliwienia przemysłowi przetwórczemu przetrwania do czasu późniejszego, bez obniżania ceny surowca. Tymczasem przemysł gazolinowy obniżkę ceny gazoliny przerzuca od razu na kopalnictwo. Praktycznie wyszło więc na to, że te firmy, które przeprowadziły lub przeprowadzają obniżkę ceny gazu gazolinowego, jeśli korzystają równocześnie z odnośnego kredytu, nie tylko nic na obniżce ceny gazoliny nie tracą, lecz przeciwnie — nawet zyskują w ten sposób, że mają tani i dogodny kredyt.

W sprawie bezceremonialnych praktyk skartelizowanego przemysłu gazolinowego i stosowania przez ten przemysł dyktatorskich metod w stosunku do kopalnictwa naftowego, będzie musiał Związek Polskich Przemysłowców Naftowych podjąć energiczne kroki interwencyjne, celem położenia kresu tej samowoli.

Mamy świeży ciekawy wypadek do zanotowania w tej sprawie. Jedna z większych firm naftowych zwróciła się do pewnego przedsiębiorstwa kopalnianego o sprzedaż produkcji gazowej, oferując lepszą cenę od tej, jaką przedsiębiorstwo to otrzymuje od swego dotychczasowego odbiorcy. Transakcja była już całkiem na ukończeniu. Do skutku jednakowoż nie doszła, gdyż dotychczasowy odbiorca wystąpił z interwencją i zażądał od nowego reflektanta wycofania się z pertraktacyj. Panowie, to nie są metody!

MOTORYZACJA

Cyfry więcej niż groźne — Ile budowaliśmy dróg rocznie w ostatnim 10-leciu?

Zagadnienie motoryzacyjne w naszym kraju pozostaje w ścisłej łączności z naszą sprawą drogową. Złe drogi wpływają bowiem najbardziej hamująco na rozwój motoryzacji. Niszczą bowiem przedwcześnie wozy, opóźniają ich bieg i podnoszą wydatnie koszt ich eksploatacji, a u nas często uniemożliwiają jazdę. Wysokie ceny samochodów i złe drogi, to najważniejsza przeszkoda w postępie moto-

ryzacji. Jak sprawa drogowa przedstawia się w naszym kraju, pisze o tym p. B. Andrzejowski w „Czasie“ z dn. 24. VIII. 1936 r. w artykule pod powyższym tytułem:

„Główny Urząd Statystyczny ogłosił ostatnio smutne cyfry z dziedziny naszej „twórczości drogowej“. Okazuje się, że Polska w okresie od 1924 do 1935 roku wybudowała ogółem 10.063 kilometry dróg bitych. Jest to cyfra znikoma nie stojąca w żadnym stosunku do potrzeb państwa. (Bo proszę nie zapominać, że nie tylko nie rozbudowujemy dostatecznie naszej sieci, ale jednocześnie nie konserwujemy dostatecznie tej która już istnieje!). Ministerstwo Komunikacji przy pomocy wybitnych fachowców sporządziło nie tak dawno, bo w roku ubiegłym, plan koniecznej rozbudowy dróg i ich konserwacji. Polska, chcąc stanąć na poziomie Europy musiałaby mianowicie rocznie budować nie mniej, nie więcej, jak 3.000 km dróg twardych!

Po 20 latach dzielnej rozbudowy gęstość sieci dróg polskich dorówna dzisiejszemu stanowi zagranicą! Polska ma tylko 15 km dróg bitych (czy raczej żłobionych?) na 100 km kwadr. powierzchni. Tymczasem za granicą przypada około 50—60 km dróg na 100 km! Co roku państwo winno wybudować 200 km dróg, samorządy 1.100 km, a gminy 1.900 km... Takie jest pobożne życzenie fachowców i wszystkich tych, którzy wiedzą, że ani motoryzacja, ani co gorsza kultura kraju, nie ruszy przy dzisiejszym stanie dróg. Tymczasem w rzeczywistości, jak to wyżej podaliśmy, Polska przeciętnie w ciągu roku buduje około 1.000 km dróg bitych!

Akurat trzy razy mniej, aniżeli wymagają potrzeby... Najwięcej zbudowały dróg samorządy, bo 9.054 km. Resztę — 1.009 wybudowało państwo. Analizując prace drogowe w porządku chronologicznym, nie umiemy się nie zastanowić nad beztroską naszą w okresie od 1924 do 1928 roku... W tym czasie Polsce przybywało „aż“ trzysta do czterystu kilometrów dróg bitych w ciągu roku! Nieco lepsze były lata: 1928, 29 i 30, kiedy to budowano ponad tysiąc km. Jednak intensywność robót drogowych maleje gwałtownie w 1931 roku, (gdy przybyło 750 km), osiągając minimum przyrostu w 1932 (673 km). Lepiej już przedstawia się sytuacja w 1933 i 34. Wreszcie w 1935 roku przybyło nam „aż“ 1.287 km dróg bitych. Z tego 332 km dróg wybudowało państwo, resztę samorządy. Stąd wynika, że tak opisane przez prasę efekty zeszłorocznych prac drogowych nie są najlepsze. W roku 1928 zbudowaliśmy półtora tysiąca kilom. najbardziej zbliżając się do idealnych trzech tysięcy kilometrów, jakie chyba kiedyś zechcemy osiągnąć!

Najwięcej dróg bitych mają dziś województwa zachodnie. Na 100 km kw. powierzchni wypada tam 34,2 km dróg. Górny Śląsk posiada zaś w ogóle najgęstszą sieć: na sto km kw. powierzchni, ma on 53,5 km dróg bitych.

Nawiasem mówiąc są to drogi przeważnie „ciężkie“, ulepszone: asfalt, beton, bitumin itd. Słowem Śląsk jest jedyną europejską „dzielnicą drogową“ w Polsce. W pozostałych dzielnicach kraju gęstość sieci jest skandalicznie mała. Rekord pod tym względem biją województwa wschodnie, gdzie na 100 km^2 powierzchni jest tylko 4.5 km dróg — wyraźnie: cztery i pół kilometra. (Beludżystan? Ankara? Tybet? Syberia?) Województwa południowe liczą 21,1 km, a centralne znów tylko 14,5 km.

Cyfry dotyczące nawierzchni dróg także są smutne. Polska posiada gros dróg małowartościowych, tłuczniowych, przy ruchu wiązanym prędko niszczejących. Ogółem posiadamy 58,4 tysięcy kilom. dróg bitych. A w tym zaledwie półtora tysiąca kilometrów dróg ulepszonych. Reszta to szosy tłuczniowe (42 tys. km) i bruk (włącznie z „kocimi łbami) — około 14,7 tys. km. Należy zaznaczyć, że istnieje plan budowy zasadniczej sieci drogowej o powierzchni ulepszonej. Plan ten przewiduje budowę 4.760 km dróg ulepszonych w ciągu sześciu lat, a więc przeciętnie po osiemset kilometrów rocznie. Jednak, jak dotychczasowe wyniki robót każą się spodziewać, plan ten nie zostanie na czas wykonany, jak zresztą i plan budowy nowych dróg. Oczywiście najlepsze drogi ma Śląsk, który posiada jedną trzecią wszystkich ulepszonych dróg Polski (około 530 km).

Natomiast w województwach wschodnich mamy ogółem dość mało, bo tylko dziesięć kilometrów dróg nowoczesnych! — czyli na jedno województwo przypada po 2,5 km dróg ulepszonych. Czy nie za wiele?

Nowoczesnej jezdni obok Śląska najwięcej posiadają województwa centralne (okolice stolicy), ale i to 695 km nie stanowi jeszcze jakiegoś znaczniejszego dorobku drogowego! Te same województwa centralne posiadają przecież 1.800 km nawierzchni brukowanej i około 14 tysięcy szos tłuczniowych. Te wszystkie smutne dane drogowe krzyczą wielkim głosem o natychmiastową intensyfikację gospodarki drogowej.

Bez wątpienia, dają się wyczuć pewne spore nawet wysiłki w kierunku poprawienia sytuacji drogowej. Ale efekty sumaryczne są nikłe, trudno wogóle orzec, czy sytuacja drogowa ulega choć minimalnej poprawie.

Szkoda, że Główny Urząd Statystyczny nie opublikował w U. R. Statystycznym niewielkiego, ale wymownego wykazu rozmiarów konserwacji naszych dróg... Również pouczającym byłoby podanie gęstości sieci drogowej (zwykłej i ulepszonej) zagranicą, tak w Europie, jak i w Azji, Afryce i t. p.

Brak skali porównawczej nie pozwala czytelnikowi zorientować się w grozie sytuacji drogowej w Polsce. Sumy łożone za granicą i u nas na cele drogowe mogłyby także wiele powiedzieć. Należy je na przyszłość umieścić."

Niepokojące cyfry

Żądanie swoje obniżenia ceny benzyny, motywowały sfery rządowe tym, że przemysł naftowy zyska na obniżce przez to, że spożycie benzyny wzrośnie wydatnie z powodu pewnego, znacznie żywszego tempa rozwoju u nas motoryzacji. W nr. 8—9 z r. b. pisma, w artykule: „Tak być nie powinno", daliśmy wyraz naszym odmiennym zapatrywaniom na tę sprawę. Obecnie cytujemy w dosłownym brzmieniu artykuł p. St. Mis. pod powyższym tytułem, który pojawił się w „Codziennej Gazecie Handlowej" z dn. 11/12 października b. r.:

„Czy Polska się motoryzuje, czy też przeciwnie, w dalszym ciągu występuje groźny objaw demotoryzacji kraju? Sądzimy, że najbardziej dokładną odpowiedź na te, nękające nas pytania, mogą dostarczyć tylko cyfry.

Według oficjalnych danych w dniu 1 lipca r. b. ilość pojazdów mechanicznych na obszarze całego Państwa wynosiła 36,543, w czym było samochodów osobowych — 15.311, dorożek samochodowych — 4.237, autobusów — 1.532, samochodów ciężarowych — 5.233, motocykli — 9.124, innych pojazdów mechanicznych (cystern, traktorów i t. p.) — 1.106. W porównaniu ze stanem na dzień 1 stycznia b. r. stanowi to wzrost o circa 2.500 pojazdów mechanicznych, przy czym ilość samochodów osobowych wzrosła o 10,4 proc., motocykli o 8,7 procent, samochodów ciężarowych 4,7 proc., autobusów o 2,2 proc., natomiast ilość dorożek samochodowych zmniejszyła się w pierwszym półroczu o 1,4 proc.

Jak wynika z ostatnio ogłoszonych danych, liczba pojazdów mechanicznych na dzień 1 września b. r. wynosiła w Polsce 38.069, czyli w ciągu lipca i sierpnia br. wzrosła o 1.526 sztuk. W szczególności mieliśmy na dzień 1 września 16.135 samochodów osobowych, 9.567 motocykli, 4.317 dorożek samochodowych, 9.364 samochodów ciężarowych i 1.127 innych pojazdów mechanicznych.

Pierwsze trzy kwartały każdego roku są najbardziej miarodajne dla rozwoju motoryzacji. Na jesieni liczba osób, kupujących samochody, czy też motocykle jest zawsze znikoma. Opierając się na dotychczasowym wzroście ilości pojazdów mechanicznych w r. b., można dojść do wniosku, że, przewidując nawet najbardziej optymistycznie, w całym r. 1937 przybędzie Polsce najwyżej 4.000 nowych pojazdów mechanicznych.

Czy to jest dużo, czy to jest mało?

Nie ulega najmniejszej kwestii, że te 4 tysiące nowych pojazdów mechanicznych, które w najlepszym razie przybędą w ciągu całego r. b., to nie tylko nie oznacza żadnego, tak pożądanego i potrzebnego nam rozwoju motoryzacji, lecz przeciwnie, ta ilość nowych pojazdów mechanicznych jest tak znikoma, że nie jest nawet w stanie wyrównać dorocznego ubytku pojazdów mechanicznych, spowodowanego wycofywaniem zniszczonych przestarzałych wozów. Nasz bowiem park motoryzacyjny jest tak zużyty, że, jak obliczają fachowcy, potrzeba nam corocznie najmniej 5 tysięcy pojazdów mechanicznych, aby utrzymać na obecnym poziomie stan motoryzacji kraju i nie dopuścić do dalszej demotoryzacji.

Jasno więc z tego wynika, że rok bieżący będzie niestety zamknięty saldem wybitnie ujemnym dla sprawy motoryzacji kraju. Groźny proces demotoryzacji, występujący u nas od szeregu już lat, zostanie wprawdzie w roku bieżącym zatamowany, ale nie całkowicie, lecz tylko częściowo tak, iż właściwie stan motoryzacji kraju w końcu roku bieżącego będzie gorszy, niż na początku b. r.

A tymczasem prawie we wszystkich państwach świata obserwuje się gwałtowny rozwój motoryzacji. Szczególnie silnie to występuje w Niemczech, gdzie wskutek specjalnej polityki rządu Hitlera co miesiąc przybywa przeciętnie 20 tys. nowych pojazdów mechanicznych. W dniu 1 lipca b. r. Niemcy posiadały 2.475 tysięcy pojazdów mechanicznych, z czego na motocykle przypadało 1.184 tysiące. Obecnie liczba pojazdów mechanicznych w Niemczech przekroczyła cyfrę dwa i pół miliona sztuk.

Jakże strasznie nędznie wobec tych olbrzymich cyfr, świadczących o potężnym rozwoju motoryzacji naszego zachodniego sąsiada, wygląda polski park motoryzacyjny, liczący zaledwie circa 38 tysięcy wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych, w czym większość to stare, zniszczone gruchoty, które już dawno powinny być wycofane z obiegu. Gdy Niemcy posiadają przeszło 1.200 tysięcy motocykli, my ich mamy nawet mniej, niż 10 tysięcy!

Są to dysproporcje zbyt wielkie, aby można było nad nimi przejść do porządku dziennego.

W świetle powyższych cyfr widać niezbicie, że dotychczasowe środki zaradcze, zmierzające do rozwoju motoryzacji w Polsce, są niewystarczające i że muszą być wydane nowe, bardziej skuteczne zarządzenia.

W przeciwnym razie, będziemy stali w miejscu, a tym samym cofali się wobec ogromnego rozwoju motoryzacji w innych państwach."

Przemysł samochodowy w Polsce

Nr 17 z dn. 10. IX. 1936 r. czasopisma „Przegląd Mechaniczny“ zawiera kilka różnych referatów poświęconych sprawie motoryzacji, wygłoszonych na X Zjeździe Inżynierów Mechaników Polskich. Poniżej przytaczamy pewne szczególniejsze wyjątki z niektórych referatów. I tak np. w referacie p. inż. J. Dąbrowskiego pod powyższym tytułem, znajdujemy, między innymi, następujące, godne uwagi ustępy:

„Na wszystkie sposoby przedstawia się niski stan ilości samochodów w Polsce i wyciąga się z tego faktu wnioski mające kompromitować nasz kraj wobec innych.

Liczono ilość samochodów w stosunku do ilości mieszkańców, do ilości kilometrów granic państwa, do stanowiska mocarstwowego itp.

Wyliczono, że ilość samochodów w Polsce przypadających na 1.000 mieszkańców jest mniejsza niż w Rumunii, na Kubie, w Chinach, Portugalii, w Urugwaju i Meksyku — a większa niż w Rodezji, Venezueli, Kolumbii, Peru i Etiopii.

Pragnąłbym podejść do tego zagadnienia z innej strony.

Niski stan ilości samochodów w Polsce jest wynikiem niskiego stopnia zamożności społecznej. Charakteryzuje się to zarówno wysokością dochodu społecznego na 1 mieszkańca, wysokością wkładów oszczędnościowych, jak i spożyciem różnych artykułów przemysłowych i rolnych.

Tabela 7 zawiera spożycie różnych artykułów charakterystycznych dla dobrobytu i stopnia rozwoju cywilizacyjnego.

Widzimy więc, że „spożycie“ samochodów jest nawet niższe, niż innych artykułów pierwszej potrzeby.

Tabela 7.

Spożycie niektórych artykułów

w kg na 1 mieszkańca 1930—1933 r.

	Węgiel	Żelazo walc.	Cukier	Mydło	Energia elektr.	Prod. naft.	Benzyna	Samochód ilość na 1000 mieszk.
Polska	657	30	9.8	1.2	79	9.6	1.8	0.8
Niemcy	1.923	136	23.2	7.6	404	60	25	13
Anglia	3.861	148	47.9	—	372	—	—	40
Francja	1.858	172	26.7	—	346	50	—	45
Czechosłow.	1.458	—	26.1	—	193	—	18	8
Z.S.R.R.	359	—	—	—	74	—	—	8

Dochód społeczny na głowę ludności zł.

	Rok	zł
Francja	1926	1.890
Niemcy	1927—28	1.987
Anglia	1926—27	3.849
Włochy	1925—26	1.209
Polska	1927—28	678

Ponieważ samochód stanowi przedmiot bezpośrednio potrzebny do prowadzenia nowoczesnej wojny, oraz przez sam fakt swego istnienia wywołuje ożywienie wielu gałęzi życia gospodarczego, przeto państwo ma wyraźny interes w tym, aby samochodów było jak najwięcej i wynika z tego kierunek polityki gospodarczej w stosunku do przemysłu samochodowego, kierunek opieki co najmniej taki, jak w stosunku do innych przemysłów, uznanych za potrzebne dla rozwoju siły gospodarczej państwa (tabela 8).

Tabela 8.

Udział poszczególnych grup przemysłu pomocniczego.

Obroty przemysłu pomocniczego przy produkcji 1.200 podwozi rocznie ogółem 10,500.000 zł.

Waga podwozia 100%		Koszt 100 %	produkcji milionów zł
52,9	Walcownie, kuźnie, prasownie i tłocznie	34,3	3,6
17,8	Odlewnie	13,3	1,4
5,0	Tłocznie blachy cienkiej	3,8	0,4
5,6	Metalowo - maszynowy	7,6	0,8
6,7	Metalowo - blacharski	9,9	1,04
9,1	Kauczukowy i gumowy	21,0	2,2
3,0	Elektrotechniczny	10,1	1,06

Ocena chłonności rynku jest istotnym czynnikiem każdej kalkulacji mającej powstać produkcji krajowej lub montowni zagranicznej.

Panują pod tym względem poglądy bardzo rozmaite — dlatego też chciałbym i pod tym względem wprowadzić pewne wartości rzeczowe i obiektywne.

W tym miejscu uważam za odpowiednie wprowadzić pewną uwagę:

Cena sprzedażna samochodu, aczkolwiek bardzo ważna dla rozwoju motoryzacji w Polsce, nie jest czynnikiem najważniejszym.

Ważniejsze są koszta utrzymania samochodu, które stanowią wydatek stały i szczególnie w Polsce bardzo wysoki.

Złe drogi powodują szybsze zużywanie się części i wzrost kosztów naprawy, brak garażów i stacyj obsługi utrudnia utrzymanie i konserwację, a niski stopień rozpowszechnienia znajomości techniki samochodowej, powoduje konieczność trzymania szoferów.

Dlatego też można przyjąć bez obawy omyłki, że koszta utrzymania małego samochodu bez szofera i bez amortyzacji wynosić muszą ok. 200 zł miesięcznie.

Na taki wydatek pozwolić sobie może tylko człowiek, którego dochód netto wynosi co najmniej ok. 1.000 zł miesięcznie, czyli 12.000 zł rocznie.

Tabela 9 wskazuje, że ilość osób w Polsce płacących podatek od dochodu 12.000 zł rocznie i wyżej, wynosi ok. 55.000 osób.

Tabela 9.

Płatnicy podatku dochodowego wg wysokości dochodów.

	Ilość płatników w 1.000 Dochód roczny w tysiącach zł.								
Rodzaj dochodów	Ogółem	do 2,6	2,6—3	3—4	4—6	6—12	12—20	20—40	ponad 40
fundowane									
1929	653	310	59	90	76	68	32	13	7
1930	608	299	84	64	54	68	22	13	6
1931	589	295	79	61	53	64	21	11	5
niefundowane									
1929	581	45	120	173	150	75	16	2	

Obecnie, po ostatnich zarządzeniach wprowadzających wzrost podatku dochodowego i podatki specjalne, cyfra ta spadnie prawdopodobnie do trzydziestu kilku tysięcy osób.

Biorąc pod uwagę ilość samochodów kursujących w Polsce w chwili obecnej, oraz fakt, że duża ilość ludzi, których dochód wynosi ponad 12.000 zł rocznie, korzysta z samochodów służbowych, wreszcie, że nie wszyscy zarabiający ponad 12.000 zł rocznie kupią sobie samochód, otrzymamy przypuszczalny przyrost roczny 5—6.000. Jest to cyfra brana raczej optymistycznie.

Jest to cyfra, z którą liczyć się musi każda produkcja krajowa i każda montownia (w razie powstania kilku montowni będą one dzielić tę ilość pomiędzy sobą).

Jest to również cyfra, którą można bez większych nakładów finansowych osiągnąć drogą krajowej produkcji."

Konkluzje zawarte w powyższych cytatach zgadzają się, pod względem oceny stopnia naszej zamożności, z naszymi wcześniejszymi wywodami na ten temat. Ma niewątpliwie zupełną rację p. inż. J. Dąbrowski, gdy twierdzi, że niski stan liczbowy samochodów w Polsce, a inaczej niesłychanie powolne tempo rozwoju motoryzacji u nas, jest naturalną konsekwencją małej zamożności szerokich warstw naszej ludności. Bo i ostatecznie cały wrogi nastrój i szkodliwy stosunek do automobilizmu, zrodził się w kraju, w opinii publicznej i w umysłach naszych władz skarbowych i nie tylko skarbowych, nie z czego innego, jeno z naszej niskiej stopy życiowej i z pojęć, jakie się pod jej wpływem wytworzyły i zakorzeniły. Obecnie, w przeciwieństwie do niedawnych czasów, kupno samochodu ma być poczytane za zasługę i za spełnienie obowiązku obywatelskiego — całkiem słusznie. Liczy się na tych, co zarabiają tysiąc i coś więcej miesięcznie. Bardzo ładnie, ale i dziś jeszcze słyszy się i czyta, że są to pasożyci (jeden z literatów wystąpił niedawno z takim twierdzeniem). Kto w takim razie ma te samochody kupować? Trudno, samochód kosztuje i jego utrzymanie też. Dorabianie się i zarabianie uważane jest na całym świecie za czynnik postępu i jeden z głównych elementów rozwoju gospodarczego i cywilizacyjnego, a zatem i dobrobytu. Tylko u nas wpaja się z różnych stron w szeroki ogół inne pojęcia. Później naczelnik urzędu skarbowego rozstrzyga kwestie gospodarcze po swojemu, w ten sposób, że uważa szereg ludzkich istotnych i naturalnych potrzeb za wybryk i zbytek i odzwyczaja ludzi od nich. Gdyby tego rodzaju nastawienie opinii publicznej i miejscowych organów władzy miało się utrzymywać nadal, to motoryzacja nie pójdzie, albo będzie się posuwała żółwim krokiem.

Trafna również jest uwaga o wysokich kosztach eksploatacji, których źródłem są przede wszystkim nasze nieszczęsne drogi. Ale czy p. inż. J. Dąbrowski nie za wiele sobie obiecuje po tych, których dochód miesięczny wynosi około 1.000 zł. Czy czasem nie przecenia ich możliwości i wytrzymałości. Pewnie, że ten kto nie ma innych ważniejszych i pilniejszych obowiązków rodzinnych i zamiast dzieci kształcić, będzie je np. woził autem, może sobie na auto pozwolić. Ci, których dochód jest wyższy, kupią samochód, ale pod warunkiem, że nie będzie się ich wytykało palcem, jako marnotrawców i pasożytów, i urabiało przeciwko nim opinii.

Jak powinien wyglądać pięcioletni program krajowej produkcji samochodów

P. inż. K. Kazimierczak wygłosił na tym Zjeździe referat pod powyższym tytułem, poświęcony tej niesłychanie ważnej dla nas spra-

wie. Oto niektóre cytaty z tego interesującego referatu:

„...Zarówno cyfry dotyczące ogólnej liczby samochodów, jak i cyfry określające ilość mieszkańców przypadających na jeden zarejestrowany samochód, tak imponujące dla innych krajów, dla nas są upokarzająco niskie. Lecz to niestety nie wszystko. Podczas gdy w innych krajach liczba samochodów wykazuje stały i bardzo znaczny wzrost, u nas, poczynając od r. 1931, w którym posiadaliśmy około 40 tys. pojazdów mechanicznych, obserwujemy systematyczne zmniejszanie się taboru samochodowego. W ciągu ostatnich lat nasz stan posiadania obniżył się o 35%.

W ubiegłym roku nastąpiła jednak pewna poprawa. Mianowicie na dzień 31 grudnia 1935 roku zarejestrowano ogółem 34.130 mechanicznych pojazdów, w czym około 8.000 motocykli. I chociaż nie zmienia to w zasadzie smutnego stanu rzeczy, to jednak chcielibyśmy rok ten uważać co najmniej za zwrotny punkt na drodze ku motoryzacji kraju. A czas już po temu najwyższy, ponieważ w tym samym roku jeden z naszych sąsiadów wykazał ponad milion samochodów i mniej więcej tyleż motocykli.

W żadnym kraju nie mówi się tyle i nie pisze o motoryzacji, ani też o potrzebie dobrej sieci drogowej, co właśnie u nas. Sprawa ta nigdzie nie jest przedmiotem podobnie przewlekłej kampanii. Dlaczego? Ponieważ dla innych państw jest ona tak samo oczywista, jak np. potrzeba uzbrojenia w karabin żołnierza, potrzeba oświetlenia ulic miasta itp."

Zużycie surowców przez przemysł samochodowy w stosunku do ogólnej produkcji Stanów Zjednoczonych.

	%
Stal	21
Benzyna	89
Guma	75
Szkło taflowe	70
Drzewo twarde	8
Skóra tapicer.	40
Bawełna	9,1
Nikiel	29,6
Cyna	13,3
Aluminium	15
Cynk	12,2
Ołów	38,8
Miedź	18
Odlew szary	13
Żelazo kow.	57

„Należy stwierdzić, że wszystkie dotychczasowe posunięcia władz państwowych, jak licencja i uruchomienie pierwszej fabryki samochodowej, jak uruchomienie montowni, jak wreszcie najświeższe odciążenia podatkowe, które z uznaniem podnieść należy, stają się absolutnie niewystarczające z punktu widzenia obrony kraju. Dziś nie ma prawie w Polsce człowieka, który nie zdawałby sobie sprawy, że skuteczna obrona kraju jest nie do pomyślenia bez wielkiego taboru motorowego."

„Na rolę transportów samochodowych zwrócono uwagę już w pierwszych latach wojny światowej. Słynne użycie paryskich dorożek samochodowych (były lepsze od naszych) do przewozu wojsk przyczyniło się do zadania Niemcom pierwszej klęski nad Marną. W roku 1916 uratowany został od upadku Verdun jedynie dzięki nieprzerwanemu łańcuchowi samochodów dowożących z Bar-le-Duc ludzi oraz materiał wojenny; w dwa lata później zapobiegli Francuzi przerwaniu frontu pod Amiens przez szybkie przewiezienie wojsk samochodami ciężarowymi."

„Otóż przemysł samochodowy ma to do siebie, że jako jedna z ostatnich wielkich gałęzi przemysłowych wykorzystał wszystkie inne. Jak wskazuje załączona tabela (rys. 3) jest on poważnym odbiorcą piętnastu innych zasadniczych gałęzi, a zatem rozwój jego pociąga za sobą automatyczny rozwój niemal że całego przemysłu krajowego..."

„...możemy przeciwstawić milionowi z górą niemieckich i 200.000 rosyjskich samochodów, zaledwie 26.000 samochodów naszych, z czego w dodatku należy wziąć pod uwagę najwyżej połowę, gdyż na drugą składa się sprzęt nieprzydatny do poważnego transportu (jak rozlatujące się taksówki, samochody ciężarowe i autobusy, często wywodzące się jeszcze z czasów wojennych). Było by to mniej więcej wszystko, nie licząc koni, co posiadamy na wypadek wojny, aby zaopatrzyć potrzeby dwumilionowej armii i zapewnić jej swobodę ruchów przy zrujnowanych przez ataki lotnicze kolejach i drogach.

Jest jeszcze gorzej z produkcją. Niemieckiej produkcji, sięgającej 200.000 rocznie, względnie rosyjskiej, wynoszącej 80.000 rocznie — możemy przeciwstawić produkcję roczną w wysokości 3.000 samochodów, bez widoków na rychłe polepszenie się tego stanu. Możemy do tego dodać tyleż wozów pochodzących z montowni i dojdziemy do znikomej cyfry 6.000 samochodów rocznie. Licząc, że konieczne jest wycofywanie z obiegu 20% taboru rocznie, obecna sytuacja pozwoliłaby na utrzymanie w najlepszym razie istniejącego taboru. Jak widzimy o ile teraźniejszość jest groźna, to przyszłość wydawać się musi zupełnie beznadziejną.

To też stwierdzić trzeba wyraźnie, że niepokój społeczeństwa jest całkowicie uzasadniony. Przyczyna tego niepokoju leży nie tylko w ciężkiej sytuacji obecnej, ile w braku jasnego, pozytywnego planu na przyszłość..."

„...Wreszcie nawet, gdyby udało się rzucić na rynek większe ilości wozów, trzeba sobie jeszcze zapewnić odbiorców. Przy ubóstwie kraju (270 zł majątku na głowę) oraz przy stanie 52.000 ludzi z uposażeniem miesięcznym ponad 1.000 zł brutto, przy kosztach utrzymania wozu od 200 do 300 zł miesięcznie (już po uwzględnieniu ostatnich zbawien-

nych odciążeń) trudno ich będzie znaleźć, gdyż wozy produkowane i montowane w obecnych warunkach będą jeszcze zbyt kosztowne na nasze warunki. Jesteśmy w błędnym kole. Aby się z tego koła wydostać należy stworzyć dobrze przemyślany plan, uwzględniający w całej rozciągłości zagadnienia motoryzacji. Oto próba takiego planu:

Przede wszystkim należało by ustalić ilość wozów niezbędnych dla obrony Państwa, licząc się z potrzebami na wypadek wojny zarówno ze strony armii, jak i przemysłu. Jeśli weźmiemy pod uwagę nasze skromne możliwości, możemy przyjąć jako ostateczność 1 wóz na 300 mieszkańców, czyli pięć razy mniej, niż Niemcy i trzy razy mniej, niż Włochy w 1935 roku. Daje nam to ponad około 113.000 samochodów.

Za termin dojścia do powyższego stanu posiadania przyjmijmy okres pięcioletni. Jeśli równocześnie założymy, że każdy samochód po pięciu latach służby staje się niezdatny do potrzeb mobilizacji, możemy zupełnie nie brać pod uwagę istniejącego taboru. W tych warunkach wypadło by nam sprowadzać z zewnątrz, lub też produkować 22.660 wozów rocznie, co wyraża się liczbą miesięczną 1.900, dzienną 76. Przyjmując 1 samochód na 300 mieszkańców tylko dla przykładu, podkreślić jednak muszę, że przy wynikającej z tego założenia cyfrze 76 wozów dziennie, kończy się wegetacja, a zaczyna się produkcja seryjna — samowystarczalna."

„...Specjalną uwagę należy zwrócić tutaj na mały wóz osobowy, którego istnienie wprawdzie nie wynika bezpośrednio z potrzeb wojska, chociaż może być przez nie w całości wyzyskany i przystosowany do jego potrzeb. Pamiętać bowiem trzeba, że mały wóz tworzy podstawę produkcji samochodowej. W Niemczech 76% sprzedaży przypada na wóz o pojemności poniżej 1½ litra, a i w tej kategorii przeważają typy od 1 do 1,2 litra.

Ten popularny typ wozu ma doniosłe znaczenie, bowiem tylko taki typ samochodu ma szanse szerszego rozpowszechnienia w naszym, wyniszczonym długotrwałym kryzysem, kraju. Wyrabia on pogotowie samochodowe, gdyż przyczynia się do rozwoju i utrzymania warsztatów reparacyjnych, garaży, stacyj benzynowych. Tworzy kadry wykwalifikowanych techników i pracowników, zatrudnionych przy produkcji i utrzymaniu samochodów, kształci kierowców i w konsekwencji toruje drogę typom większym, zarówno osobowym, jak ciężarowym."

„...Przy właściwie dobranych typach i starannie przemyślanej produkcji seryjnej 76 samochodów dziennie, może ona być samowystarczalna i opłacalna i zachować przy tym ceny konkurencyjne w porównaniu z resztą państw europejskich. Rozwój produkcji samochodowej pociąga za sobą, jak to mówiliśmy, rozwój piętnastu gałęzi przemysłu krajowego. Stwarzamy poważny warsztat pracy i tysiące fachowców niezbędnych do obsługi armii w polu. Uniezależniamy się w tej tak ważnej gałęzi przemysłu, zaś każde takie uniezależnienie jest nową cegiełką umacniającą naszą niepodległość.

Obronę tego rozstrzygnięcia uważam za zbyteczną. Raczej muszę odpowiedzieć na trzy pytania:

— czy zdolni jesteśmy do samodzielności na tym polu, jak plan ten przeprowadzić technicznie i finansowo, i wreszcie, jak znaleźć nabywców na 76 samochodów dziennie."

„Techniczne rozwiązanie polegałoby w tych warunkach na nastawieniu biura konstrukcyjno - technologicznego przy istniejącej wytwórni P. Z. Inż. na przestudiowanie jednoczesne czterech najważniejszych typów wozów odpowiadających naszym potrzebom w myśl warunków technicznych ustalonych przez komisję, o której wspomniałem. Po czym nastąpiłaby budowa prototypów i konieczne próby dla ostatecznego ustalenia ich budowy i formy.

Równolegle mogłoby się odbyć opracowanie technologiczne, polegające na ustaleniu potrzebnych urządzeń, obrabiarek, przyrządów i narzędzi. Praca ta zajęłaby dwa lata, i w tym okresie czasu można by przygotować do produkcji seryjnej dwa wozy, to znaczy jeden zasadniczy osobowy i jeden ciężarowy. Również w ciągu tych 2 lat można by przygotować nową fabrykę, która by następnie przejęła produkcję wozów osobowych (lub ciężarowych), utrzymując drugą fabrykację w obecnych warsztatach P. Z. Inż. Wszystkie obrabiarki uniwersalne, które wypadło by zakupić dla tego planu, mogłyby być sprowadzane natychmiast i posłużyć do wzmożenia obecnej produkcji P. Z. Inż., co pozwoliło by nam, łącznie z wozami wychodzącymi z montowni, zacząć zdecydowanie odrabiać stracony czas i poprawiać nasz stan posiadania.

W trzecim roku mogło by nastąpić całkowite uruchomienie nowej fabryki na dwa zasadnicze typy cztero-cylindrowe, w ciągu czwartego odbyło by się uruchomienie na typy pochodne — 6 cylindrowe, w piątym roku moglibyśmy mieć zapewnioną własną produkcję na przewidzianą wydajność dzienną, tj. 76 wozów czterech typów.

Koszt realizacji takiego planu, przy istniejących już urządzeniach i przy użyciu obrabiarek na dwie zmiany nie powinien przekroczyć 20 do 25 milionów złotych do zainwestowania w ciągu lat czterech, przy czym znaczna część tych kosztów przewidziana na zakup obrabiarek mogłaby prawdopodobnie być pokryta z zamrożonych należności w Niemczech. Wydaje mi się, że wydatek ten jakkolwiek ciężki dla naszego budżetu, mieści się jednak w ramach możliwości.

Zresztą po bliższym rozpatrzeniu się musimy stwierdzić, że:

1) dotychczasowe eksperymenty w dzie-

dzinie motoryzacji pochłonęły znacznie wyższe sumy, nie rozwiązując sprawy, a istniejąca wytwórnia nie może podołać zadaniu bardziej intensywnej produkcji bez poważnych inwestycyj,

2) znaczniejszy import przez montownię wozów zagranicznych musi się odbić ujemnie na naszym bilansie handlowym.

Natomiast przy rozpatrywanej polityce usamodzielnienia naszej produkcji samochodowej następuje stosunkowo szybki zwrot wydatków inwestycyjnych z tytułu:

1) zaprzestanie po czterech latach premiowania produkcji krajowej (kilka milionów oszczędności);

2) dochodu z podatku obrotowego z racji wzmożonej produkcji samochodów w samej wytwórni, jako też produkcji surowców i półfabrykatów;

3) zmniejszenia wydatków na zasiłki dla bezrobotnych;

4) korzyści wynikających z wstrzymania importu wozów zagranicznych i opłat licencyjnych.

W tych warunkach można raczej traktować kredyty, wydatkowane przez Skarb Państwa za 6 lub 7 letnią pożyczkę, za dobry interes. Nie jest też wykluczone, że montownia przyjęłaby jedną z fabryk za zwrotem kosztów.

Pozostaje rozpatrzenie sprawy znalezienia odbiorców na tę, pomimo wszystko, znikomą dla nas ilość 76 wozów dziennie.

Jakkolwiek ostatnie zarządzenie odciążające tak posiadaczy jak i nabywców samochodów datuje się od niedawna, daje się zauważyć poważny ruch na rynku samochodowym (w ciągu ostatniego półrocza zarejestrowano 2.411 pojazdów mechanicznych). Pociągnięcie to należy do szczęśliwszych dla motoryzacji, a jednocześnie wskazuje na politykę, jaką stosować należy na przyszłość — politykę odciążenia użytkownika. Mniej więcej ośmiokrotne zwiększenie produkcji, a zatem i ilości uruchomionych wozów, musi wpłynąć na dalszą znaczną obniżkę kosztów utrzymania samochodu (tańszy garaż, tańsze części zapasowe, a zatem i remonty, tańsze gumy, asekuracja itp.), a tym samym udostępnić samochód nowym warstwom społeczeństwa. Czy te odciążenia są wystarczające dla zapewnienia rynkowi pożądanej chłonności? Najbliższa przyszłość nam to pokaże. Obawiam się, że nie i prawdopodobnie Państwo będzie musiało ponieść jeszcze trochę ofiar, przynajmniej w pierwszym okresie. Nie ulega kwestii, że cena samochodu odgrywa poważną rolę i ma pewien wpływ na chłonność rynku. Dominującym jednak u nas zagadnieniem jest nie tyle cena, ile koszt utrzymania wozu. Drogi nasze są bezsprzecznie gorsze od dróg, jakie posiadają inne kraje, co wpływa na szybkie zużycie się wozu i na zwiększenie kosztów utrzymania, a właśnie koszty te są znacznie wyższe u nas niż na Zachodzie lub w Stanach Zjednoczonych, gdy tymczasem społeczeństwo nasze jest uboższe. Należy więc troszczyć się o utrzymanie tych kosztów na możliwie najniższym poziomie, gdyż to decyduje o motoryzacji kraju, jednocześnie jest zaś regulatorem chłonności rynku. Zresztą i tutaj ofiary ponoszone przez Państwo są tylko czasowe, gdyż już jakiś pięciokrotnie zwiększony tabor zapewni Państwu pośrednio dochody, pokrywające ponoszone ofiary.

Jeżeli chodzi o społeczeństwo, to z chwilą kiedy utrzymanie samochodu mieścić się będzie chociaż z trudem w granicach budżetu obywatela, pójdzie on na wszelkie ofiary, gdyż w przeciwieństwie do innych dziedzin ofiara ta zapewni mu wielostronne korzyści, wynikające z szybkiego i dogodnego środka komunikacji, którym będzie mógł dysponować według własnych chęci i potrzeb.

Przy odpowiednim zredukowaniu kosztów utrzymania Państwo może również przyczynić się do wzmożenia koniunktury na rynku zbytu samochodów przez bezpośredni wpływ na samorządy, instytucje, stowarzyszenia, przemysł oraz osoby prywatne wykazujące pewien stały poziom dochodów, w ramach którego dało by się zamknąć utrzymanie samochodu.

Zapewniwszy w ten sposób chłonność rynku, można by przy rozpatrywaniu planu liczyć na następujący przyrost samochodów:

Przewidywany stan do końca roku 1936	30.000
Rok 1937	
wycofane z obiegu 20% stanu 1936 r.	24.000
produkcja krajowa w I roku (zdwojona)	6.000
produkcja montowni	3.000
	33.000
Rok 1938	
wycofane z obiegu 20% stanu 1936 r.	18.000
produkcja roku 1937	9.000
„ krajowa w II roku	6.000
„ montowni	6.000
	39.000
Rok 1939	
wycofane z obiegu 20% stanu 1936 r.	12.000
produkcja z roku 1937 i 1938	21.000
„ krajowa w III r. (wedł. planu)	12.000
„ montowni	6.000
	51.000
Rok 1940	
wycofano z obiegu 20% stanu 1936 r.	6.000
produkcja z roku 1937, 1938 i 1939	39.000
„ krajowa w IV roku (seryjna)	22.660
(zahamowanie importu)	—
	67.660
Rok 1941	
wycofano z obiegu 20% stanu 1936 r.	—
produkcja z roku 1937, 1938, 1939, 1940	61.600
„ krajowa w V roku	22.660
	84.320

Wyszliśmy z założenia osiągnięcia stanu posiadania około 113.000 wozów w ciągu 5 lat. Jak wynika z powyższego obliczenia, nawet taka produkcja byłaby niewystarczająca do osiągnięcia tej cyfry, do której doszlibyśmy dopiero po 7 latach. Należy jednak wziąć pod uwagę, że w okresie 5 lat wycofanych zostanie 30.000 wozów, co dało by faktycznie stan lepszy."

Ostatnia obniżka ceny benzyny miała być wynagrodzona przez rychły wzrost spożycia w konsekwencji wydatnego powiększenia liczby pojazdów mechanicznych w kraju. Obliczyliśmy, że dla wyrównania ubytku w utargu musiało by przybyć około 20.000 nowych samochodów ponad ilość obecną. Wyraziliśmy co do tego wątpliwości, aby przyrost ten mógł nastąpić w krótkim czasie. Z powyższych wywodów wynika, że potrzeba na to dłuższego czasu.

Popieranie motoryzacji przez racjonalną politykę skarbową

W warszawskim „Kurierze Polskim" z dn. 15. X. br. pojawił się pod powyższym tytułem artykuł podpisany „jg". W artykule tym autor omawia niedawno wydany dekret „O ulgach podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych" i wytyka błędy i niedociągnięcia tej ustawy. Krytyczne uwagi i myśli autora są zupełnie trafne. Auta są u nas, zwłaszcza na nasze kieszenie, drogie i koszty eksploatacji wysokie, głównie z tych przyczyn, o których wspomina w swoim referacie p. inż. J. Dąbrowski (wyjątkowo złe drogi, brak garaży etc.). Chcąc auta rozpowszechnić, należy je udostępnić przede wszystkim osobom z mniejszym dochodem, których nie stać na samochód przy obecnych cenach i kosztach utrzymania. Z ustawy o ulgach wyszedł rzeczywiście paradoks. Temu kto więcej zarabia wypada kupno auta taniej, aniżeli temu, kto ma dochód mniejszy. Otrzymuje bowiem wyższą bonifikatę podatkową. Czym dochód niższy, tym premia podatkowa niższa. Premia ta wzrasta automatycznie w miarę tego, jak dochód staje się wyższy. Taka paradoksalna anomalia powinna być co najrychlej usunięta. Wymiar podatku dochodowego opiera się na progresji. Tymczasem w danym wypadku rzeczą o wiele właściwszą byłaby degresja, albo już jednolita dla wszystkich bez wyjątku podatników, bonifikata procentowa z podatku dochodowego od sumy wyłożonej na kupno samochodu. Najniższa bonifikata dla osób z dochodem 12.000 zł rocznie, powinna wynosić najmniej 20%. Obecnie sponad 20% bonifikaty korzysta dochód 36.000 zł rocznie, do dochodu zaś w kwocie 12.000 stosuje się bonifikatę 9,8%. Czy to nie zanadto rażąca dysproporcja? Również jest rzeczą ważną, ażeby i przy dochodach fundowanych mogły być potrącane z dochodu miesięcznego koszty eksploatacji samochodu przynajmniej w zryczałtowanej sumie 200 zł miesięcznie, przez przeciąg przynajmniej dwu lat od daty kupna auta. Ulga taka miałaby niewątpliwie duże znaczenie dla rozpowszechnienia samochodu. Jeżeli się już weszło na drogę przyśpieszenia rozwoju motoryzacji, to nie należy już żałować ofiar dla osiągnięcia tego celu, bo ofiary te sowicie się opłacą i w konsekwencji okażą się bardzo dobrym interesem. Artykuł powyższy powtarzamy w dosłownym brzmieniu:

„Po wielu debatach, po upływie wielu sezonów samochodowych ukazał się w br. dekret „O ulgach podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych", mający na celu popieranie motoryzacji kraju. Ustawa ta, odliczająca wydatki na kupno samochodu od dochodu podlegającego opodatkowaniu, w krótkim czasie dowiodła, jak wielki wpływ na motoryzację ma polityka skarbowa. Ilość samochodów osobowych w ciągu paru miesięcy tego roku wzrosła o $^1/_5$.

A przecież nie można tej ustawy uważać za doskonałą. Przy całej swej skuteczności posiada ona pewne braki, które postaramy się omówić. Po pierwsze, bonifikata podatku dochodowego jest tym większa, im większy jest dochód podlegający opodatkowaniu. Przy kupnie samochodu za niecałe 12.000 zł bonifikata podatku dochodowego przy dochodzie 15.000 zł rocznie wynosi 938 zł. Przy dochodzie 200.000 zł równa się 3.344 zł, czyli płatnika zarabiającego 15.000 zł samochód kosztuje: 11.900 zł — 938 zł = 10.962 zł, a płatnika zamożniejszego, którego dochód wynosi 200.000 zł tenże samochód kosztuje: 11.900 zł — 3.344 zł = 8.556 zł.

Ponieważ nie można przypuścić, ażeby chciano premiować w ten sposób większe dochody, należy raczej przyjąć, że prawodawca nie przewidział tej ewentualności.

Drugim błędem jest wyjęcie spod dobrodziejstwa ustawy — samochodów, których cena przekracza 12.000 zł. Przypuśćmy, iż prawodawca uznał, że dla wzrostu motoryzacji wystarczy zwalnianie od opodatkowania tylko 12.000 zł, wtedy logiczną rzeczą wydawało by się, że przy cenie, przekraczającej 12.000 zł od dochodu należało by odliczyć tę sumę. Ale widocznie nie chciano uznać takiego rozwiązania, albo o nim nie pomyślano. A przecież wiadomą jest rzeczą, że ustawy

niezgodne z wymogami życiowymi zawsze są w taki czy inny sposób omijane. Możemy to zaobserwować i w omawianym wypadku. Robi to się bardzo prosto. Podatnik nabywa samochód np. za 11.900 zł, otrzymuje formalny rachunek, który przedstawia w odnośnym urzędzie skarbowym, a po paru dniach zamienia w tejże firmie samochód na droższy za dopłatą. Ponieważ i w tym wypadku nie można przypuścić, aby prawodawca chciał zmusić podatników do tak skomplikowanych manipulacyj, należy przypuścić, że i tutaj spotykamy się z brakiem należytego opracowania ustawy.

Poza tym, jeżeli wydając omawianą ustawę, miano na uwadze poza celami gospodarczymi, wzgląd na bezpieczeństwo państwa, to zdawało by się, że na wypadek wojny większe znaczenie mają samochody silniejsze, a więc i droższe i motoryzacja kraju przy pomocy większych maszyn posiadałaby większe znaczenie. Dlatego też należało by podnieść granicę ceny z 12.000 zł na co najmniej 24.000 zł. Ale to są kwestie zapatrywania na tę sprawę. Natomiast bardzo ważnym brakiem ustawy jest wyjęcie spod jej dobrodziejstw motocykli.

Motocykl ze względu na swą cenę jest bardziej dostępny dla szerszych sfer od samochodu.

Dla ludzi średniozamożnych, których nie stać na stałe wydatki na garaż, na wysokie koszty eksploatacji i naprawy, daje on jedyną możność szybkiej komunikacji, uniezależnionej od miejscowych środków lokomocji. Stałe używanie motocykla, jako źródła komunikacyjnego często jest jednak utrudnione warunkami atmosferycznymi, które natomiast nie przeszkadzają w używaniu samochodu. Deszcze, zawieje śnieżne, silne mrozy — prawie że unieruchomiają motocykl. Dlatego też motocyklista, przyzwyczajony do szybkiego przenoszenia się z miejsca na miejsce, dochodzi powoli do wniosku, że bez samochodu się nie obejdzie i gdy mu tylko warunki na to pozwalają przekształca się w automobilistę. Zaobserwowano to w wielu krajach, że rozwój automobilizmu, a co za tym idzie tani samochód wypiera motocykl. Jeżeli jeszcze weźmiemy pod uwagę, że motocykle produkujemy w kraju (P. Z. Inż.) i że rząd czyni wielkie wysiłki, celem spopularyzowania ich używania, a to ze względu na ewentualne zapotrzebowanie motocyklistów przez armię, to tym bardziej pokrzywdzenie motocyklistów przez ominięcie ich w omawianej ustawie jest niezrozumiałe.

Mylny byłby jednak pogląd, że samo usunięcie wyżej omawianych braków pozwoli na osiągnięcie w dziedzinie motoryzacji poziomu naszych zachodnich sąsiadów. O motoryzacji zadecyduje samochód krajowej produkcji, którego cena, przy dzisiejszych zdolnościach finansowych społeczeństwa, nie będzie przekraczała 2.500 zł, lub też taki rozwój naszego handlu kompensacyjnego, który pozwoli na sprowadzenie do kraju prawie bez cła popularnych samochodów zagranicznych w tej samej cenie.

Przychylne ustosunkowanie się Ministerstwa Skarbu do automobilizmu, usuwa czynniki hamujące rozwój motoryzacji i za to też należy się Ministerstwu pełne uznanie.

Jak wpływa na rozwój automobilizmu racjonalne ustosunkowanie Skarbu, najlepiej dowodzi przykład Niemiec. Przez zwolnienie na kilka lat od podatków nowokupionych samochodów, uruchomiono w ciągu jednego roku prawie 400.000 wozów. A każdy nowy samochód to zatrudnienie dziesiątków ludzi w przemyśle samochodowym, wzrost motoryzacji, to jedna z najlepszych dróg zwalczania bezrobocia.

Straty Skarbu Państwa na ulgach podatkowych dla automobilistów wracają się wielokrotnie w postaci zwiększonych wpływów podatkowych, pobieranych od przemysłu i handlu samochodowego, od benzyny, smarów itd., od uposażeń pracowników, zatrudnionych w produkcji i eksploatacji samochodów, którzy płacą podatki zamiast pobierania ze Skarbu Państwa zapomóg dla bezrobotnych. Dlatego przekonanie naczelnika urzędu skarbowego, że samochód nie jest luksusem, a artykułem pierwszej potrzeby dla doktora, inżyniera, kupca, fabrykanta itd., że motoryzacji należy okazywać życzliwe poparcie — leży w interesie Ministerstwa Skarbu.

Dlatego potrzebne było by wprowadzenie pewnych zmian do dekretu w kierunku racjonalnych ulg przy zakupie samochodów większych i motocykli, a przede wszystkim należy udzielić ulg w eksploatacji nowych samochodów.

Ulgi podatkowe przy zakupie i eksploatacji nowych samochodów — to usuwanie czynników hamujących rozwój motoryzacji, przychylny stosunek urzędów skarbowych do automobilisty — to propaganda motoryzacji."

ZAGRANICA

Sytuacja rynkowa zagranicą

Sytuacja na amerykańskich rynkach naftowych kształtowała się w tygodniu, który minął 29. VIII. b. r. niejednolicie. Podczas gdy normalnie o tej porze zapotrzebowanie na produkty cięższe jest niezbyt duże, to w r. b. było przeciwnie. Zapotrzebowanie na benzynę malało, chociaż ogólne spożycie osiągnęło poziom przewyższający wszelkie oczekiwania. Po raz pierwszy od szeregu miesięcy spadła jej cena. Wpłynęły na to wzrastające zapasy tego produktu. Gdyby zapasy te były normalne, to położenie amerykańskiego przemysłu naftowego przedstawiałoby się zupełnie inaczej. W tych warunkach podniesienie produkcji surowca, nie poprzedzone wzrostem zapotrzebowania, musiało uniemożliwić zmniejszenie zapasów. Zapasy benzyny wzrosły w ciągu ostatnich trzech miesięcy o około 10 milionów baryłek. Spożycie natomiast zwiększyło się w r. b. o 10—20%. Zwyżka ta usprawiedliwiała wzrost zapasów najwyżej o 5—6 milionów baryłek. W odnośnym tygodniu przewidziana przez Biuro Górnicze dzienna produkcja przekroczona została o 95.150 baryłek. Dzienne zaś dostawy do rafineryj doszły po raz pierwszy w historii amerykańskiego przemysłu naftowego do wysokości zbliżonej do produkcji z dn. 15. VIII. b. r., wynoszącej 3,050.000 baryłek. W ciągu ostatnich czterech tygodni dzienne dostawy do rafineryj uległy zwiększeniu przeciętnie o 180.000 baryłek. Zwyżki tej nie usprawiedliwia nawet zwiększone spożycie. Spadek zapasów w tym czasie jest zatem wyłącznie następstwem poważnego wzrostu konsumcji.

Rzecz jasna, że w tych warunkach sytuacja benzynowa na rynkach Mid Continent'u uległa pogorszeniu. Cena benzyny naturalnej podniosła się o 1/4 ct. na gallonie. Zapotrzebowanie na naftę było nadal małe. Cena jej jednak nieco się poprawiła. Sprzedaż oleju gazowego i palnego kształtowała się pomyślnie.

Na rynkach Golf'u ceny utrzymywały się na poprzednim poziomie.

Na rynkach rumuńskich spadły ceny wszystkich niemal przetworów. Przeciętna dzienna produkcja wynosiła w tym czasie — 24.500 t.

W tygodniu od 29. VIII—5. IX. b. r. w sytuacji rynkowej nastąpiło pewne pogorszenie, mimo że konsumcja benzyny utrzymywała się wciąż na bardzo wysokim poziomie. Jednakowoż tylko w tych Stanach, które posiadały duże zapasy.

W Stanach Oklahoma i Kanzas produkcja nie osiągnęła kontyngentu wyznaczonego przez Biuro Górnicze, natomiast w Luizianie, Teksas i Kalifornii przekroczyła te kontyngenty o 144.550 baryłek dziennie.

Na rynkach Mid Continent'u cena benzyny spadła w tym czasie nieznacznie. Pomimo, że ceny rynkowe nie objawiały na ogół tendencyj zniżkowych, rafinerje zniżyły je w celu zaprowadzenia równowagi między popytem a nadmierną podażą. Benzyna spadła o 0,3 ct., a nafta o 0,9 ct. na gallonie. Poprawiła się natomiast sytuacja w oleju gazowym i palnym.

Sytuacja na rynkach eksportowych kształtowała się podobnie jak poprzednio.

Na rynkach rumuńskich nastąpiło pewne polepszenie. Poprawiła się cena nafty. W pozostałych cenach zaszły zmiany bardzo nieznaczne.

Tydzień następny przyniósł dalszy niepomyślny rozwój sytuacji na rynkach amerykańskich. Oczekiwana jest zmiana na lepsze w sytuacji oleju gazowego i palnego. Liczą się tam ze zwyżką ich cen. Nie wiadomo, czy tamtejszy przemysł naftowy zdoła pokryć całe zapotrzebowanie w tych olejach, bez równoczesnego zwiększenia wytwórczości benzyny.

Zapasy bowiem na wypadek wzrostu zapotrzebowania nie są wystarczające. Wzrost ten jest jednakowoż bardzo prawdopodobny. Podobnie przedstawia się sprawa z naftą świetlną. Nie wiadomo jeszcze dokładnie jak się sytuacja ukształtuje, ale jest bardzo prawdopodobne, że cena jej ulegnie zwyżce, ponieważ zeszła na najniższy poziom. A przy tym jest wysoce możliwy wzrost spożycia tego artykułu i jej znacznie większe zapotrzebowanie zarówno do celów oświetleniowych jak i opałowych w miejsce oleju gazowego. O ile idzie o benzynę, to jest mało prawdopodobne, ażeby spożycie jej spadło do tego stopnia, iżby cała wytwórczość musiała być obracana na powiększenie zapasów. Zanotowano wzrost zapasów oleju gazowego i palnego o 933.000 baryłek. Biorąc pod uwagę ewentualność znacznie większego zapotrzebowania w okresie zimowym, należy wzrost ten uznać za pożądany. Zapasy te wynosiły w połowie września br. 113,109.000 baryłek.

Na rynkach Mid Continent'u ceny benzyny uległy w odnośnym tygodniu pewnemu nieznacznemu osłabieniu. W notowaniach pozostałych cen nie zaszły żadne zmiany.

Na rynkach Golf'u notowania utrzymały się na poziomie niezmienionym.

Na rynkach rumuńskich sytuacja kształtowała się pomyślniej, niż w poprzednim tygodniu, pod wpływem porozumienia zawartego z Czechosłowacją i Jugosławią. Benzyna lekka zwyżkowała o 2/— sh na tonnie. W innych cenach dała się zauważyć tendencja zwyżkowa. Przeciętna dzienna produkcja wynosiła w powyższym tygodniu 25.000 t.

W tygodniu od 12—19. IX. br. rozpoczął się sezonowy spadek spożycia benzyny i równocześnie wzrost zapotrzebowania na oleje ciężkie. Mając na uwadze wysoki poziom zapasów benzyny, przeróbka w rafineriach powinna ulec zmniejszeniu, z drugiej znów strony nie mogą spaść zapasy oleju gazowego i palnego.

Wyznaczony na wrzesień poziom przeciętnej dziennej produkcji przekroczony został o 173.000 baryłek. Na październik br. przewidziane zostało zmniejszenie produkcji przeciętnie dziennie o

21.700 baryłek. Tak nieznaczne ograniczenie wydobycia tłumaczy się tym, że spadły znacznie zapasy surowca. W tygodniu, który minął dnia 12. IX. br. spadły o 2,340.000 baryłek. Z końcem zaś tygodnia sprawozdawczego wynosiły 298,448.000 baryłek. W dniu 16. V. br. zapasy surowca osiągnęły najwyższy poziom. Od tego dnia spadły o 17,033.000 baryłek.

Dla rozpoczęcia sezonu zimowego z normalnym zapasem benzyny, niezbędny jest ich spadek o 100.000—150.000 baryłek dziennie.

Na rynkach Mid Continent'u w odnośnym tygodniu benzyna okazywała lekką skłonność do zniżki. Nie nastąpiła jednakowoż zniżka ceny surowca. Na rynkach Midle-West przeforsowano obniżkę ceny surowca z dniem 25. IX. br. o 0.3 ct. Cena benzyny naturalnej nie uległa zmianie. Wobec wzrostu zapotrzebowania poprawiła się sytuacja w nafcie świetlnej. W podobny sposób kształtowała się sytuacja w olejach gazowym i palnym.

Sprzedaż benzyny do Francji po niższych cenach, wywołała tendencje zniżkowe na rynkach Golf'u. Jednakowoż w cenach nie zaszły żadne zmiany. Z nowojorskiego rynku smarowego nadchodziły zupełnie zadowalające wiadomości.

Na rynkach rumuńskich zwyżkowała pod wpływem zwiększonego zapotrzebowania: benzyna lekka do 54 sh zł, ciężka do 46/8 sh zł za tonnę, zaś nafta o 1 sh zł na tonnie. W cenach pozostałych produktów nie zanotowano żadnych zmian.

W tygodniu następnym amerykański rynek benzynowy przedstawiał się wbrew temu, czego oczekiwano ze względów czysto sezonowych, lepiej niż w tygodniu poprzednim. Na razie przynajmniej pesymizm w stosunku do najbliższej przyszłości okazał się przedwczesny. Gdy się uwzględni porę roku, to się okaże, że sytuacja pod względem spożycia benzyny przedstawiała się zupełnie dobrze. Jeśli tego rodzaju stan rzeczy utrzyma się przez kilka tygodni, to zapasy benzyny doprowadzone zostaną do poziomu normalnego jeszcze przed nastaniem sezonu zimowego. Choć z drugiej strony przeszkodzić temu może co raz intensywniejsza przetwórczość rafineryjna, która ma na celu przygotowanie odpowiednich ilości oleju gazowego i palnego, ale wpływa zarazem ujemnie na stan zapasów benzyny. Grozi to tym zapasom zwiększeniem.

Przeciętna dzienna produkcja surowca była wyższa w odnośnym czasie od przewidzianej przez Biuro Górnicze — o 166.050 baryłek.

Na rynkach Mid Continent'u nie zanotowano w tym tygodniu żadnej zniżki cen. W porównaniu z rokiem ub. cena była w tym czasie cokolwiek wyższa od zeszłorocznej. Cena obecna surowca przewyższała cenę z roku ub. o 10 ct. Wyjątek stanowiło obniżenie przez Standard Oil of Luisiana tak hurtowej jak i detalicznej ceny benzyny o ½ ct na gallonie. Sytuacja rynkowa rozwijała się na ogół dość pomyślnie. Wzrosło zapotrzebowanie na naftę. Nastąpiła również zmiana na lepsze w sytuacji oleju gazowego i palnego, jako rezultat znacznego ożywienia w innych przemysłach. Zachodzi prawdopodobieństwo zwyżki ceny nafty.

Na rynkach Golf'u żadnych większych zmian nie zanotowano. Wzmógł się cokolwiek popyt. Potaniała nieznacznie benzyna w gat. U. S. Motor, natomiast gatunek 64/65 oct. nieco zwyżkował. Podniosła się również cena oleju gazowego. Na rynku smarowym w Nowym Jorku nie zaszły żadne zmiany.

Rynki rumuńskie uległy w odnośnym tygodniu pewnemu osłabieniu. Przyczyna tego leży w zmianach walutowych na zachodzie Europy.

Przeciętna dzienna produkcja Stanów Zjednoczonych wynosiła w okresie od 22. VIII.—26. IX. 1936 r. — 3,025.690 baryłek i była wyższa od produkcji w okresie poprzedzających 5 tygodni o 23.140 baryłek. Dzienne dostawy do rafineryj osiągnęły w tym czasie przeciętny poziom 3,034.000 baryłek. Przekroczyły dostawy z tego samego okresu wcześniejszego o 100.000 baryłek. Ogólne zapasy benzyny zmalały w powyższym 5 tygodniowym czasokresie o 4,599.000 baryłek i wynosiły z końcem odnośnego okresu 56,472.000 baryłek. Rafineryjne zapasy benzyny spadły w tym czasie o 3,953.000 baryłek, tj. na 30,911.000 baryłek.

W ostatniej dekadzie września oraz w pierwszej i drugiej dekadzie października br. ceny rumuńskie kształtowały się następująco w sh złotych fob Constanza:

24. IX. — benzyna lekka 54/— sh, benzyna ciężka 46/8 sh, nafta 26/5 sh, olej gazowy 23/8 sh — za tonnę.

1. X. — benzyna lekka 53/1 sh, benzyna ciężka 46/3 sh, nafta 26/3 sh, olej gazowy 22/9 sh — za tonnę.

8. X. — benzyna lekka 53/4 sh, benzyna ciężka 46/3 sh, nafta 27/7 sh, olej gazowy 23/— sh — za tonnę.

15. X. — benzyna lekka 53/3 sh, benzyna ciężka 46/2 sh, nafta 28/— sh, olej gazowy 23/7 sh — za tonnę.

22. X. — benzyna lekka 54/— sh, benzyna ciężka 47/— sh, nafta 29/— sh, olej gazowy 23/7 sh — za tonnę.

Rumuński eksport naftowy w roku 1935.

W roku tym eksport produktów naftowych wyniósł ogółem 6,598.918 t, podczas gdy w r. 1934 — 6,545.866 t. Podniósł się zatem o około 0,8%. Wzrósł głównie wywóz ropy. W eksporcie innych produktów zaszły minimalne zmiany.

Rumuński eksport naftowy

	1935	1934	Różnica
	t o	n n	w %
Benzyna	1,951.922	1,957.690	— 0.30
Nafta	1,167.342	1,085.424	+ 7.55
Smary	58.770	61.996	— 5.20
Olej gazowy	1,131.365	1,096.240	+ 3.20
Olej pędny	1,912.025	2,020.771	— 5.38
Ropa naftowa	355.427	274.092	+ 29.64

Większym zmianom uległ kierunek eksportu. Wpłynęły na to względy ekonomiczno-polityczne. Zwiększył się przede wszystkim wywóz do Włoch.

Rumuński eksport naftowy z przeznaczeniem do:

	1935	1934	Różnica
	t o n n		w %
Włoch	1,644.890	976.485	+ 68.4
Niemiec	837.264	444.660	+ 88.3
Anglii	746.313	796.404	— 6.3
Egiptu	420.446	557.453	— 24.6
Austrii	359.537	311.014	+ 15.6
Francji	336.395	708.763	— 52.5
Hiszpanii	226.838	313.434	— 27.6
Czechosłowacji	217.529	148.448	+ 46.5
Węgier	187.535	222.994	— 15 9
Holandii	172.085	243.290	— 29.3
Grecji	153.074	176.544	— 13.3
Jugosławii	116.347	102.161	+ 13.9

Różnice są zupełnie wyraźne. Np. Anglia, Francja, Egipt i Holandia zakupiły łącznie w Rumunii w roku 1935 1,675.239 t produktów naftowych, podczas gdy w roku 1934 — 2,305.910 t. Zupełnie odmiennie przedstawia się rumuński eksport do Włoch, Niemiec i Austrii, które zakupiły łącznie w r. 1935 — 2,841.961 t, podczas gdy w r. 1934 — 1,732.159 t.

Rezultatem tych zmian był dopływ do rumuńskiego przemysłu naftowego gotówki z krajów, których waluty ulegały wahaniom.

W roku 1935 włoskie zakupy wzrosły do tego stopnia, że obejmowały około 25% całego rumuńskiego eksportu naftowego, podczas gdy w roku 1934 niespełna 15%. Eksport benzyny rumuńskiej do Włoch wzrósł z 85.000 t w roku 1934, na 300.000 t w roku 1935. Również i Niemcy importowały z Rumunii w roku 1935 znacznie więcej niż poprzednio. Francja natomiast zakupiła w Rumunii w roku 1935 zaledwie 37% tego co w roku 1934. W eksporcie do Anglii znaczny wzrost osiągnęła nafta świetlna, spadł natomiast również znacznie wywóz oleju gazowego.

Zagadnienie rumuńskiego eksportu produktów naftowych

W przeciwieństwie do państw, których produkcja przewyższa potrzeby własne, Rumunia w ciągu pierwszego półrocza 1936 r. nie była w stanie zwiększyć swego eksportu. Wywóz nie tylko był mniejszy, niż w tym samym okresie 1935 r., ale także był skierowany do państw pod względem płatniczym słabych. Wskutek tego sytuacja rynkowa rumuńskiego przemysłu naftowego kształtowała się niepomyślnie.

Eksporterzy rumuńscy zmuszeni byli do szukania bardzo oddalonych rynków zbytu, jak: Australia, Nowa Zelandia i Południowa Afryka. Jest bardzo wątpliwe czy eksport do tak oddalonych miejsc opłaca się. Raczej przypuszczać należy, że przemysł rumuński nie miał innej drogi wyjścia.

Angielski attaché handlowy w Bukareszcie, w raporcie swoim o warunkach ekonomicznych i handlowych Rumunii, zwrócił uwagę na trudności z jakimi spotyka się eksport rumuński. Zaznacza on, że Rumunia wywozi głównie ropę naftową i jej przetwory, oraz zboże i drzewo. W żadnej jednak z tych trzech dziedzin nie wywiera wpływu na kształtowanie się cen światowych i warunków sprzedaży. Musi ona godzić się na ceny i warunki ustalone względnie przyjęte przez eksporterów innych krajów. Wzrost cen naftowych o £ 2 — £ 3 na tonnie, pozwoliłby Rumunii na spłatę wszystkich zobowiązań zagranicznych. Możliwość taka nie jest wykluczona.

Zasługuje również na podkreślenie fakt nadmiernego opodatkowania rumuńskiego przemysłu naftowego. P. C. Osiceanu stwierdza, że od roku 1926 opodatkowanie nafty świetlnej wzrosło o 500%, a benzyny o 700%. Wskutek wysokich podatków i kosztów transportu, różnica między ceną rafineryjną a ceną loco Konstanca, wynosi przy benzynie 30,2%, a przy oleju palnym 57,9%.

Z tych względów eksporterzy rumuńscy zmuszeni są postępować w sposób krótkowzroczny i sprzedawać towar tam, gdzie mogą dostać w danej chwili najlepszą cenę. Zwiększona sprzedaż do Włoch i Niemiec jest wynikiem kompromisu jak również i tego, że przemysł rumuński nie może konkurować z cenami amerykańskimi.

W połowie br. cena benzyny lekkiej fob Konstanca wynosiła £ 4.8.10 za tonnę. Z tej sumy przypada na fracht i podatki £ 1.5.9. Odległość od rafinerii w Ploesti do portu w Konstancy wynosi około 250 km, czyli o 10 km więcej, niż z Zachodniego Teksasu do portów Golf'u. Tymczasem, jak wynika z poniższego zestawienia, różnica w kosztach jest duża:

	Fracht	Inne koszty	Razem
	w £ za tonnę		
Zachodni Teksas	—/4/3a)	—/2/6b)	—/6/9
	—/15/9	—/10/—	1/5/9

Eksport amerykański ma zatem nad rumuńskim zdecydowaną przewagę w kwocie 19 sh na tonnie.

Aby Rumunia mogła wpływać na kształtowanie się stosunków rynkowych musi wpierw odzyskać zdolność konkurencyjną. Samo obniżenie ceny, choćby nawet było to możliwe, nie rozwiąże jednak tej sprawy tak długo, dopóki eksporter rumuński będzie związany umowami clearing'owymi.

Rumuńsko-jugosłowiański układ naftowy

Agencja Reuter'a zwróciła uwagę na rumuńsko-jugosłowiański układ naftowy, który miał dojść ostatnio do skutku. Sprawa ta wzbudziła znacznie większe zainteresowanie, niżby tego wymagało jej znaczenie.

Według wiadomości opublikowanych przez tę agencję, Jugosławia miała powierzyć Rumunii wyłączne zaopatrywanie swych sił zbrojnych, lądowych, morskich i powietrznych, w przetwory naftowe. Na mocy tego układu ma ponoć Jugosławia otrzymać w Rumunii duży obszar naftowy, który ma być eksploatowany przez specjalnie w tym celu utworzony monopol. Ma być wybudowana w Belgradzie rafineria nafty, zaś dla łatwiejszej dostawy ropy do jugosłowiańskich rafineryj, ma być przeprowadzony rurociąg do brzegów Dunaju. Podobno

a) transport rurociągami 12½ ct za baryłkę, b) koszty transportu 5 ct, koszty ekspedycji 2½ ct.

Jugosławia zobowiązała się pokrywać całe swoje zapotrzebowanie naftowe wyłącznie tylko w Rumunii.

Jak dotąd, brak potwierdzenia tych wiadomości ze strony oficjalnej. Układ taki jest jednak o tyle możliwy, że Rumunia już od dawna z natury swego położenia geograficznego, stanowi dla Jugosławii główne źródło zaopatrywania kraju w produkty naftowe. Obecnie sprowadza ona z Rumunii 90—95% całości swego zapotrzebowania naftowego. Ilość ta wystarcza na potrzeby pokojowe armii, gdyż motoryzacja rozwija się tam bardzo wolno. Powyższy układ zawarty zatem został jedynie w przewidywaniu wypadków wojennych. Jugosławia wchodzi w skład małej Ententy i w razie czego może liczyć na pomoc Rumunii z tej strony. Ponieważ oba te kraje graniczą z sobą, Rumunia może każdej chwili zaopatrzyć Jugosławię w potrzebną ilość przetworów naftowych. Jedynie więc względy ostrożności i bezpieczeństwa mogły skłonić Jugosławię do zawarcia powyższego układu, z obawy przed wybuchem wojny w Europie.

Przyjmując za podstawę obecny poziom spożycia w ilości 100.000 t rocznie, wysokość niezbędnych dla Jugosławii rezerw da się ustalić w przybliżeniu w następujących ilościach:

	tonn
Benzyny	33.000
Nafty	30.000
Oleju gazowego i niebieskiego	24.000
Ropy i olejów smarowych	13.000

Poczynienie tak znacznych zapasów wymaga jednakowoż z jednej strony budowy, w miejscach strategicznie dobrze położonych, specjalnych zbiorników, z drugiej zaś wiele czasu i znacznych środków pieniężnych. Z tych przyczyn zaopatrzenie Jugosławii w rezerwy naftowe nie mogłoby się odbyć od razu, lecz dopiero w pewnym dłuższym przeciągu czasu.

W kwestii eksploatacji przez Jugosławię rumuńskich pól naftowych, panuje na ogół niedowierzanie ze względu na to, że zakupienie koncesji, wiercenie oraz budowanie zbiorników i rafineryj, a również zakładanie rurociągów w granicach obcego państwa, z obowiązkiem oddawania Rumunii całych nadwyżek ponad ilość potrzebną na cele wojenne, byłoby przedsięwzięciem obarczonym wielkim ryzykiem. Zdarzają się błędy w działalności polityków, ale dotąd nie było wypadku, ażeby jakieś państwo wkładało wielkie kapitały w przedsiębiorstwo położone za granicą i skazywało je na zamrożenie tam, zwłaszcza gdy z całej jego produkcji mogłoby zatrzymywać na swój użytek tylko tyle, ile potrzebuje na stworzenie rezerwy wojennej. Nie do wiary jest również i to, ażeby Rumunia zgodziła się na eksploatację jej złóż naftowych przez obce państwo. Najlepszym tego dowodem jest fakt, że rząd rumuński odmówił w interesie swych kolei, tamtejszym przemysłowcom naftowym pomocy przy budowie rurociągu.

Nie należy też zapominać o fakcie, że położone w Jugosławii rafinerie znajdują się z różnych powodów w ciężkiej sytuacji, między innymi dlatego, że wykorzystują obecnie zaledwie w połowie swoją zdolność przetwórczą.

W tych okolicznościach wydaje się rzeczą bardzo wątpliwą, ażeby tak Jugosławia, jak i Rumunia zdecydowały się na zawarcie układu na tego rodzaju nieprawdopodobnych warunkach.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

Podział kompetencji w Ministerstwie Przemysłu i Handlu. „Przemysł Naftowy" w nr. 19 z dn. 10 października b. r. podaje następującą wiadomość: P. Podsekretarzowi Stanu dr Adamowi Rosemu zlecone zostały sprawy dotyczące Departamentu Górn.-Hutniczego, Departamentu Przemysłu i Rzemiosła, Biura Elektryfikacji, Biura Inspekcji Finansowej Przemysłu i Handlu, Biura Inspekcji Izb Przemysłowo Handlowych, Instytutu Badania Koniunktur Gospodarczych i Cen, Kolegium Górniczego, Urzędu Patentowego R. P. Państwowego Instytutu Geologicznego oraz sprawy specjalnie mu zlecone.

P. Podsekretarzowi Stanu M. Sokołowskiemu zlecone są wszelkie sprawy dotyczące Departamentu Handlowego wraz z Centralną Komisją Przywozową, Komisją Obrotu Towarowego, Międzyministerialną Komisją Popierania Eksportu i Polskim Towarzystwem Handlu Kompensacyjnego, poza tym sprawy Departamentu Morskiego, Państwowego Instytutu Eksportowego, Głównego Urzędu Miar oraz sprawy specjalnie mu zlecone.

Panu Ministrowi Przemysłu i Handlu podlegają bezpośrednio: Departament Ogólny, Biuro Personalne i Biuro Wojskowe.

Obrady Rady Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego we Lwowie. W dniu 30 września br. odbyło się we Lwowie, w Wyższym Urzędzie Górniczym, posiedzenie Rady Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego. Obrady toczyły się pod przewodnictwem prezesa Rady p. inż. J. Mokrego. Na posiedzeniu tym złożył p. prezes Mokry sprawozdanie ogólne z dotychczasowej działalności funduszu i udzielił wyjaśnień w sprawie zawartych umów pożyczkowych i dokonanych wypłat.

W odnośnym dniu rozpatrzyła Rada ogółem 18 podań o pożyczki na nowe wiercenia i na ukończenie wierceń. Z tej liczby w 7 wypadkach przyznała pożyczki w wysokości od 12.000—35.000 zł, łącznie na sumę 185.350 zł, 9 podań załatwiła odmownie, zaś 2 odroczyła do następnego posiedzenia. Równocześnie rozpatrzyła Rada ponownie 5 podań poprzednio odrzuconych i w jednym wypadku przyznała pożyczkę w kwocie 14.000 zł, w trzech utrzymała w mocy swoją poprzednią uchwałę, zaś w jednym, powzięcie ostatecznej uchwa-

ły odroczyła do czasu nadesłania dodatkowego materiału informacyjnego.

Również załatwiła Rada szereg podań o zmianę warunków pożyczkowych oraz o podwyższenie pożyczek i w paru wypadkach prośby petentów uwzględniła.

Suma uchwalonych przez Radę na tym posiedzeniu pożyczek wynosi łącznie z podwyższonymi 239.350 zł. Wszystkich pożyczek razem uchwaliła Rada Funduszu dotychczas na kwotę 928.050 zł, na odwiercenie około 18.500 metrów. Ponadto przyznała Rada subwencyj na łączną kwotę 114.235 zł. Z przyznanych pożyczek wypłacono już do dnia 29 października br. za 2.300 odwierconych metrów.

Następne kolejne posiedzenie Rady Funduszu odbędzie się w pierwszej połowie grudnia br.

Dawne hutnictwo polskie. Sekcja Ochrony Zabytków Sztuki Inżynierskiej w Polskim Zagłębiu Węglowym przy Muzeum Techniki i Przemysłu opublikowała ostatnio pracę inż. S. Płuszczewskiego p. t. „Literatura polskiego hutnictwa do połowy XIX wieku", Katowice 1936. Broszura omawia książki i artykuły dotyczące dawnego hutnictwa polskiego i zawiera wiele ciekawych, szerszemu ogółowi nieznanych szczegółów.

Z treści broszury wynika, że — przy dużej ilości drobnych pozycyj — w literaturze naszej brak szerszych nowoczesnych opracowań przedmiotu.

WIADOMOŚCI STATYSTYCZNE I GOSPODARCZE

Sytuacja rynkowa w lipcu 1936 r.

W miesiącu sprawozdawczym wzrosła ekspedycja wszystkich produktów na rynek krajowy. Sprzedano o 2.355 t, tj. o 11% więcej, niż w miesiącu poprzednim, w stosunku zaś do lipca ub. r. wzrost spożycia wynosi 198 t. Jeśli porównamy okres siedmiomiesięczny r. b. z tym samym okresem ub. r., to widzimy, że w r. b. sprzedano o 8.292 t, tj. o 5% więcej. Lecz mimo to, nie osiągnęliśmy jeszcze poziomu z roku 1931. Znaczna zmiana w sytuacji rynkowej na korzyść, zarówno w stosunku do miesiąca ubiegłego, jak i w porównaniu z latami poprzednimi, nie oznacza jeszcze poprawy w tym stopniu, jak się to może wydawać na pierwszy rzut oka, sądząc po globalnej ilości wyekspediowanych na rynek krajowy produktów. Pozostaje jeszcze daleko w tyle, w stosunku do roku 1931 sprzedaż krajowa benzyny, której spożycie wciąż wykazuje chroniczny niemal spadek z roku na rok. Również nafta świetlna wykazuje jeszcze poważną różnicę na niekorzyść, w porównaniu z rokiem 1931.

Po chwilowym wzroście w czerwcu b. r., spożycie benzyny spadło w lipcu b. r., w stosunku do poprzedniego miesiąca, o 197 t, tj. o około 7%, zaś w stosunku do lipca ub. r. o 508 t, mimo że miesiąc ten jest miesiącem największego ożywienia w ruchu samochodowym. Na poprawę sytuacji rynkowej benzyny wpłynąć może tylko żywszy rozwój motoryzacji. Rząd podjął wprawdzie kroki w tym kierunku, lecz akcja ta nie może wydać, zdaniem naszym, rezultatów natychmiastowych. Należy się liczyć z tym, że tempo rozwoju motoryzacji będzie u nas dość powolne, również ze względu na fatalny stan naszych dróg. Do spadku spożycia benzyny w ostatnim czasie, przyczyniła się również w pewnej mierze ostatnia akcja rządowa o obniżkę jej ceny, gdyż podziałała niewątpliwie na powstrzymanie się od zakupów przez to, że rozbudziła nadzieję na jej rychłe potanienie. W stosunku do roku 1931 ekspedycje tegoroczne są niższe o 29%.

Wysyłka nafty świetlnej wzrosła w miesiącu sprawozdawczym o 712 t, na co wpłynął zbliżający się sezon jesienno-zimowy. W porównaniu jednak z lipcem ub. r. wysłano mniej o 375 t, czyli o około 7%. Wskazuje to na spadek spożycia nafty. Wprawdzie w ciągu pierwszych siedmiu miesięcy b. r. wysłano o 1.507 t więcej, niż w tym samym czasie w r. ub., ale fakt ten nie ma znaczenia dla oceny sytuacji rynkowej nafty. Zdecyduje o niej, jeśli chodzi o rok bieżący, dopiero nadchodzący sezon. Do osiągnięcia poziomu z roku 1931 brakuje jeszcze 5.266 t. Nadzieje pokładane w obniżce ceny zawiodły. Obniżka ta, zaciążyła jednak fatalnie na rentowności przemysłu naftowego.

Wzrosło zapotrzebowanie na olej gazowy. Poprawa nastąpiła zarówno w stosunku do czerwca r. b., jak i do lipca ub. r. W stosunku do czerwca b. r. wysłano na rynek krajowy o 585 t, zaś do lipca ub. r. o 160 t, tj. o około 3% więcej. Zbyt oleju gazowego rozwija się więc pomyślnie, i mimo, że jest jeszcze o 283 t niższy, niż w roku 1931, przewyższył rok 1935 o 2.527 t.

Spożycie krajowe olejów smarowych również rozwija się pomyślnie. W miesiącu sprawozdawczym, wyekspediowano ich więcej o 770 t niż w miesiącu poprzednim. Na poprawę sytuacji w tym artykule, wpływa dodatnio unormowanie wytwórczości tego produktu. Spożycie olejów smarowych przekroczyło w tegorocznym okresie 7-mio miesięcznym, zarówno analogiczny okres roku poprzedniego jak i wszystkich lat dawniejszych, nie wyłączając roku 1931, ten ostatni o 1.251 t.

Znaczna poprawa utrzymuje się wciąż w zby-

cie parafiny. W stosunku do czerwca b. r. wyekspediowano jej w lipcu b. r. mniej o 93 t, lecz w porównaniu z lipcem ub. r. wysłano więcej o 54 t, tj. o 12%. Lipiec jednak, jest dla parafiny miesiącem sezonowo najsłabszym; w okresie pierwszych siedmiu miesięcy, rok bieżący przewyższył rok zeszły o 699 t. Był też lepszy w porównaniu z latami dawniejszymi, a rok 1931 przekroczony został o 373 t, czyli o 9%.

Pomyślnie rozwija się jedynie zbyt asfaltów przemysłowych. Zbyt natomiast asfaltów drogowych zawiódł w r. b. zupełnie. Przyczyna tego leży w tym, że nowych dróg bitumicznych w roku bieżącym prawie całkiem nie budowano. Sezon więc tegoroczny został dla asfaltu całkowicie stracony. Zapotrzebowanie asfaltu drogowego ograniczyło się do wykończenia dróg nowych i naprawy starych.

Na ogół sytuacja rynkowa przedstawiała się w miesiącu sprawozdawczym korzystniej, niż w miesiącu poprzednim, głównie pod wpływem większych obrotów w oleju gazowym i smarowym. Lecz ogólnie biorąc, nie należała do dobrych ze względu na małą sprzedaż takiego sezonowego artykułu, jak benzyna, i zniżkę jej ceny.

Na uwagę zasługuje spadek zapasów olejów smarowych. Spadły również zapasy benzyny wskutek zwiększonego wywozu. Natomiast zapasy nafty świetlnej osiągnęły poziom najwyższy i wpłynęły na podniesienie całości zapasów. Spadek zapasów olejów smarowych powinien przyczynić się do usunięcia trudności w kontyngentach handlowo-eksportowych.

Eksport lipcowy podniósł się w stosunku do czerwca br. łącznie o 2.885 t, tj. o 22%. Wzrósł wywóz wszystkich produktów, oprócz olejów smarowych. Jednakowoż w stosunku do lipca ub. r. spadł o 11%. Spadek objął głównie naftę, benzynę i parafinę. Ze względu na sezonowe zapotrzebowanie wywieziono najwięcej benzyny. Znacznie zwiększony, w porównaniu z miesiącem poprzednim, wywóz parafiny wskazuje na zbliżający się sezon.

Wywieziono: do Czechosłowacji: benzyny 4.361 t, nafty 1.150 t, olejów smarowych 199 t — razem 5.710 t; na pokrycie zobowiązań bunkrowych: do Gdańska: olejów opałowych i smarowych 2.524 t, parafiny 999 t, benzyny 651 t i mniejsze ilości innych produktów — razem 4.375 t, do Gdyni: olejów opałowych i smarowych 2.198 t, nafty 488 t, benzyny 20 t; do Szwajcarii łącznie 1.649 t, a w tym 1.513 t oleju gazowego; do Niemiec: benzyny 406 t, asfaltu 68 t, nafty 60 t, parafiny 60 t, olejów smarowych 45 t — razem 639 t; do Austrii: oleju gazowego 405 t, parafiny 58 t, olejów smarowych 62 t, koksu 69 t.

Zbyt w miesiącu sprawozdawczym kształtował się następująco: kraj 59,8%, eksport 40,2%.

Na rynkach eksportowych utrzymywała się koniunktura pomyślniejsza, jako rezultat stabilizacji stosunków, osiągniętej na podstawie porozumienia w sprawie nadmiernej produkcji z Iraku i wysp Bahreińskich. Pewne osłabienie notowań na rynkach amerykańskich ustąpiło w drugiej połowie lipca b. r. Panowała tam w dalszym ciągu tendencja mocna dla benzyny i olejów opałowych. Chwiejnie natomiast kształtowały się rumuńskie ceny rynkowe. Notowania wykazywały na przemian — już to zniżkę, to znów zwyżkę. Znaczna rozpiętość w cenie benzyny lekkiej i ciężkiej, wynosząca przed kilkoma miesiącami ca 22 sh, skurczyła się do 8—9 sh. Pod wpływem wysokiej ceny benzyny ciężkiej, zwyżkowały benzyny lakowe. Niższe notowania cen rumuńskich, wywołane ustaniem zakupów włoskich i niemieckich, odbiły się również na naszym eksporcie, jednakowoż w lekkim stopniu. Notowania oficjalne parafiny nie uległy wprawdzie zmianie, lecz przemysł nasz zmuszony był sprzedawać ją po cenach niższych od notowań, przystosowując się do outsiderskich cen konkurencyjnych amerykańskich i rosyjskich. Sierpniowe notowania cen eksportowych nie różnią się od lipcowych.

Notowania orientacyjne cen eksportowych polskich z końcem sierpnia br. loco granica za 100 kg w dolarach złotych (parafina w dolarach papierowych) — przedstawiały się następująco:

Benzyna 720/30 rektyf.	1.50
„ 720/30 surowa	1.45
„ 741/50	1.37
Benzyna lakowa	1.50—1.60
Nafta dystylowana	0.94
Olej gazowy	0.80—0.90
„ wrzecion.-rafin.	0.90—0.95
„ maszyn. rafin. 3—4/50	1.—
„ „ „ 4—5/50	1.15
„ „ „ 6—7/50	1.35
Parafina taflowa raf. 50/52 cif.	10.15
Asfalt borysł. luzem	0.70
„ bezparafin. luzem	1.25
„ borysł. w bębnach	0.90
Koks z 1—2% zawart. popiołu	1.10
Koks z 2—4% zawart. popiołu	0.70

Polski przemysł naftowy w lipcu 1936 r.

I. Kopalnictwo.

Produkcja ropy naftowej. Lipiec br. był pod względem wydobycia ropnego lepszy od czerwca br. Wydobyto w tym miesiącu o 1.289 t więcej, jak w miesiącu poprzednim. W stosunku zaś do lipca ub. r., tegoroczne lipcowe wydobycie było mniejsze o 1.340 t. Sytuacja w odnośnym miesiącu sprawozdawczym przedstawiała się następująco:

Okręg	Wydobycie	Zużycie na opał	Manko tłoczniowe i zanieczyszczenie	Zapasy na kopalniach i tow. mag. w końcu miesiąca
	t	o	n	n
Jasło	**8.869**	**7**	**52**	**2.552**
W porówn. z VI. 36 r.	+ 266	— 4	+ 6	— 334
„ z VII. 35 r.	+ 503	— 8	— 29	— 630

Drohobycz				
Rej. Borysławski[1])	**22.942**	**4**	**1.346**	
W porówn. z VI. 36 r.	+ 817	— 5	+ 64	
„ z VII. 35 r.	— 1.261	— 6	+ 19	
Inne miejscowości	**6.565**	**2**	**156**	
W porówn. z VI. 36 r.	+ 208	—	— 12	
„ z VII. 35 r.	— 1.553	— 2	— 108	
Razem okr. Drohobycz	**29.507**	**6**	**1.502**	**11.516**
W porówn. z VI. 36 r.	+ 1.025	— 5	+ 52	+ 176
„ z VII. 35 r.	— 2.814	— 9	— 89	—1.794
Stanisławów	**4.124**	**27**	**22**	**1.446**
W porówn. z VI. 36 r.	— 2	— 8	+ 4	— 169
„ z VII. 35 r.	+ 971	— 1	+ 8	+ 144
Razem	**42.500**	**40**	**1.576**	**15.514**
W porówn. z VI. 36 r.	+ 1.289	— 17	+ 62	— 327
„ z VII. 35 r.	— 1.340	— 17	— 110	—2.280

Przeciętne dzienne wydobycie ropy wynosiło zatem w lipcu br. 1.371 t, tj. o 3 t mniej, aniżeli w czerwcu br. i o 43 t mniej jak w lipcu ub. r.

Przeciętna dzienna produkcja wynosiła w poszczególnych okręgach górniczych:

	tonn
Okręg Jasielski	286.1
„ Drohobycki (z rej. Borysławskim)	951.9
Rejon Borysławski (z Mraźnicą II)	743.9
Okręg Stanisławowski	133.—

Przeciętna dzienna produkcja ropy jednego otworu była następująca:

	kg
Rejon Borysławski	1.336
Wszystkie pozostałe miejscowości razem	243
Wszystkie okręgi razem	437

Ropa oddana do towarzystw transportowo-magazynowych i wyekspediowana. W miesiącu sprawozdawczym oddano i wyekspediowano z kopalń w poszczególnych okręgach górniczych, następujące ilości:

O k r ę g		tonn
Jasło		**8.949**
W porównaniu z m-cem poprzednim br.	+	107
„ z tym samym m-cem ub. r.	+	595
Drohobycz		
Rej. Borysławski[1])		**21.166**
W porównaniu z m-cem poprzednim br.	—	280
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	1.936
Inne miejscowości		**6.345**
W porównaniu z m-cem poprzednim br.	+	136
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	1.873
Razem okr. Drohobycz		**27.511**
W porównaniu z m-cem poprzednim br.	—	144
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	3.809
Stanisławów		**4.242**
W porównaniu z m-cem poprzednim br.	+	728
„ z tym samym m-cem ub. r.	+	1.276
Razem		**40.702**
W porównaniu z m-cem poprzednim br.	+	1.091
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	1.938

[1]) Bez Mraźnicy II.

Nowe wiercenia. W lipcu br. uruchomiono nowych wierceń: w okręgu jasielskim, 17 — w okręgu drohobyckim, 12 — w okręgu stanisławowskim, 1.

Stan otworów świdrowych był w tym czasie w poszczególnych okręgach górniczych następujący:

T r e ś ć	Okręg Drohobycki: Rejon borysławski	Inne miejscowości	Razem
Samopłynące	—	1	1
W tłokowaniu	296	1	297
W pompowaniu	57	920	977
W łyżkowaniu	196	4	200
Wyłącznie gazowe	127	22	149
Razem w eksploatacji	676	948	1.624
W wierceniu	13	24	37
W wierceniu i eksploatacji	8	5	13
W instrumentacji i rekonstrukcji	36	14	50
Razem czynnych	733	991	1.724
W montowaniu	1	3	4
Zmontowane a nieuruchomione	4	2	6
Czasowo nieczynne	259	302	561
W likwidacji	2	—	2
Razem	999	1.298	2.297

T r e ś ć	O k r ę g: Drohobycz	Jasło	Stanisławów	Razem
Samopłynące	1	9	9	19
W tłokowaniu	297	34	11	342
W pompowaniu	977	1.078	196	2.251
W łyżkowaniu	200	113	158	471
W smoczkowaniu	—	8	—	8
Wyłącznie gazowe	149	37	12	198
Razem w eksploatacji	1.624	1.279	386	3.289
W wierceniu	37	49	13	99
W wierceniu i eksploatacji	13	24	5	42
W instrumentacji i rekonstrukcji	50	8	6	64
Razem czynnych	1.724	1.360	410	3.494
W montowaniu	4	1	10	15
Zmontowane a nieuruchomione	6	—	2	8
Czasowo nieczynne	561	129	43	733
W likwidacji	2	4	7	13
Razem	2.297	1.494	472	4.263

Ruch wiertniczy. Odwiercono w lipcu br. ogółem 9.029 m czyli o 760 m więcej, jak w czerwcu br. Z tego przypada na poszczególne miejscowości:

Okręg	metry
Jasło	4.001
Drohobycz	
Rej. Borysławski	873
Inne miejscowości	2.655
Razem okr. Drohobycz	3.528
Stanisławów	1.500
Razem	9.029
W porównaniu z tym samym m-cem ub. r.	+ 418

Stan zatrudnienia na kopalniach. W miesiącu sprawozdawczym zatrudnionych było na kopalniach robotników:

Okręg	
Jasło	2.985
Drohobycz	
Rej. Borysławski	3.510
Inne miejscowości	1.351
Razem okr. Drohobycz	4.861
Stanisławów	1.458
Razem	9.304

II. Przemysł gazowy.

Produkcja gazu ziemnego. Produkcja ta była w lipcu br. następująca w poszczególnych okręgach:

Okręg	Produkcja	Zużycie własne na kopalni	Wypuszczono w powietrze i manko ruroc.	Odtłoczono
	w tysiącach m³			
Jasło	9.270	2.420	322	6.528
Drohobycz				
Rej. Borysławski	10.822			
Daszawa i Gelsendorf	10.116			
Chodowice	115			
Inne miejscowości	680			
Razem okr. Drohobycz	21.733	6.764	90	14.879
Stanisławów	4.533	3.483	796	254
Razem	35.536	12.667	1.208	21.661
W porównaniu z VI. 36 r.	+ 644	+ 275	+ 79	+ 290
„ z VII. 35 r.	—1.432	— 154	+ 491	— 1.769

Przeciętna produkcja gazu ziemnego była następująca w poszczególnych okręgach i w całej Polsce:

Okręg	m³/min.
Jasło	207.65
Drohobycz	486.85
Stanisławów	101.55

III. Przemysł rafineryjny.

Przeróbka ropy w rafineriach. Rafinerie przerobiły w lipcu br. 43.349 t, z czego wytworzono:

	1936 r. VI.	1936 r. VII.	1935 r. VII.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	7.514	7.481	7.386
Nafta	12.562	12.840	12.435
Olej gazowy i opałowy	7.935	9.801	7.603
Oleje smarowe	2.469	2.676	7.235
Parafina i świece	1.802	1.681	2.056
Ogólna wytwórczość	39.169	40.347	40.836

Spożycie krajowe. Wysyłka z rafineryj na rynek krajowy przedstawiała się następująco:

	1936 r. VI.	1936 r. VII.	1935 r. VII.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	5.941	5.744	6.252
Nafta	4.379	5.091	5.466
Olej gazowy i opałowy	4.205	4.790	4.630
Oleje smarowe	2.977	3.747	3.412
Parafina i świece	597	504	450
Wszystkich produktów razem	20.959	23.314	23.116

Eksport. Wysyłka z rafineryj z przeznaczeniem na eksport za granicę, była następująca:

	1936 r. VI.	1936 r. VII.	1935 r. VII.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	4.673	5.512	7.040
Nafta	1.104	1.827	3.939
Olej gazowy i opałowy	1.426	3.659	2.584
Oleje smarowe	5.112	3.424	2.243
Parafina i świece	558	1.200	1.778
Wszystkich produktów razem	13.124	16.009	17.797

Zapasy w rafineriach. Zapasy produktów naftowych w rafineriach wynosiły:

	1936 r. 30. VI.	1936 r. 31. VII.	1935 r. 31. VII.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	24.966	23.700	16.467
Nafta	32.968	38.896	49.613
Olej gazowy i opałowy	9.007	10.348	9.594
Oleje smarowe	67.170	62.669	67.359
Parafina i świece	4.793	4.758	4.508
Wszystkich produktów razem	191.251	193.689	202.354

Zapasy ropy w rafineriach. Zapasy te wynosiły w końcu lipca br. 32,812 t, czyli o 1.903 t mniej, jak w końcu czerwca br. i o 5.684 t więcej, aniżeli w końcu lipca ub. r.

Zatrudnienie w rafineriach. Rafinerie zatrudniały w lipcu br. 3.174 robotników, z tej liczby przy pracach związanych bezpośrednio z ruchem zakładów — 3.123.

Rafinerie czynne. W lipcu br. czynnych było 27 fabryk rafineryjnych.

IV. Przemysł gazolinowy.

Przeróbka gazu w gazoliniarniach. Przeróbka gazu ziemnego wynosiła: w lipcu br. 20.871.663 m³, w czerwcu br. 20.208.374 m³, w lipcu ub. r. 22.045.818 m³.

Produkcja gazoliny. Z tej ilości gazu wyprodukowano gazoliny: w lipcu br. 3.104 t, w czerwcu br. 3.090 t, w lipcu ub. r. 3.296 t.

Ekspedycje. Wyekspediowano w odnośnym miesiącu:

	1936 r. VI.	1936 r. VII.	1935 r. VII.
	t o n n		
Na rynek krajowy	426	469	390
Do innej rafinerii	1.749	1.936	2.026
Na eksport	29	23	15

Zapasy w gazoliniarniach. Zapasy w fabrykach gazoliny wynosiły: w końcu lipca br. 409 t, w końcu czerwca br. 610 t, w końcu lipca ub. r. 402 t.

Fabryki gazoliny i stan zatrudnienia w nich. W lipcu br. było w ruchu 24 fabryk, które zatrudniały 334 robotników.

Ceny ropy naftowej

Przeciętne ceny ropy za 1 cyst. á 10.000 kg f-my Vacuum Oil Co:

	1936 r. IX.	1936 r. X.
Bitków Stella — Zofia, Urycz	zł 1.704.—	zł 1.728.—
Borysław, Krosno bezparafinowa, Kryg zielona, Lipinki—Rużyca, Mraźnica	„ 1.420.—	„ 1.440.—
Humniska	„ 1.732.40	„ 1.756.80
Iwonicz	„ 1.505.20	„ 1.526.40
Jaszczew	„ 1.590.40	„ 1.612.80
Krosno parafinowa	„ 1.349.—	„ 1.368.—
Kryg — Lipinki	„ 1.377.40	„ 1.396.80
Lipinki — Faworyt, Lipinki — Jakób	„ 1.462.60	„ 1.483.20
Lipinki — Lipa	„ 1.432.64	„ 1.452.82
Męcina Wielka	„ 1.519.40	„ 1.540.80
Mokre	„ 1.846.—	„ 1.872.—
Potok	„ 1.810.29	„ 1.836.65
Rajskie	„ 1.775.—	„ 1.800.—
Rypne — Duba	„ 1.407.28	„ 1.402.01
Strzelbice	„ 1.391.60	—
Toroszówka — Petronafta	„ 1.988.—	„ 2.016.—

Ceny ropy bruttowej za 1 cyst. á 10.000 kg — wrzesień 1936 r.:

Białkówka—Winnica, Dobrucowa, Kryg zielona	zł. 1.289.—
Bitków Franco—Polonaise	„ 1.366.—
Bitków—Pasieczna loco Dąbrowa	„ 1.490.—
Bitków Standard—Nobel	„ 1.439.—
Bitków Stella—Zofia, Grabownica—Humniska benzynowa	„ 1.663.—
Borysław, Hołowiecko, Opaka, Orów, Popiele, Stańkowa, Tyrawa Solna	„ 1.350.—
Grabownica — Humniska parafinowa	„ 1.393.—
Harklowa	„ 1.226.—
Humniska — Brzozów	„ 1.631.—
Klimkówka, Lubatówka, Wulka	„ 1.259.—
Iwonicz, Jaszczew	„ 1.400.—
Klęczany	„ 1.785.—
Kosmacz, Ropienka ad Dukla, Zagórz	„ 1.295.—
Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa	„ 1.195.—
Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Węglówka	„ 1.214.—
Kryg czarna	„ 1.107.—
Libusza	„ 1.236.—
Lipie	„ 1.215.—
Lipinki	„ 1.313.—
Łodyna	„ 1.270.—
Majdan Rosulna	„ 1.339.—
Męcina Wielka, Męcinka, Pereprostyna	„ 1.391.—
Męcinka parafinowa	„ 1.321.—
Młynki Starawieś	„ 1.782.—
Mokre	„ 1.638.—
Mraźnica Wierzchnia	„ 1.324.—
Potok	„ 1.741.—
Rajskie	„ 1.300.—
Roztoki, Starawieś jasna	„ 1.884.—
Równe Rogi parafinowa	„ 1.123.—
Równe Rogi wolna od parafiny	„ 1.268.—
Rymanów	„ 1.211.—
Rypne	„ 1.328.—
Schodnica	„ 1.484.—
Słoboda Rungurska	„ 1.344.—
Starawieś ciemna	„ 1.750.—
Strzelbice	„ 1.169.—
Szymbark	„ 1.329.—
Toroszówka	„ 1.890.—
Toroszówka — Ewa	„ 1.370.—
Turzepole	„ 1.218.—
Urycz	„ 1.529.—
Wańkowa	„ 1.199.—
Załawie	„ 1.754.—
Zmiennica	„ 1.241.—

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin" wykonała prawo zakupu następujących marek tejże ropy: Białkówka—Winnica, Bitków Franco—Polonaise, Bitków Pasieczna loco Dąbrowa, Bitków Standard—Nobel, Bitków Stella—Zofia, Borysław, Dobrucowa, Grabownica—Humniska benzynowa, Grabownica—Humniska parafinowa, Harklowa, Humniska—Brzozów, Iwonicz, Jaszczew, Klimkówka, Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa, Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Kryg czarna, Kryg zielona, Libusza, Lipie, Lipinki, Lubatówka, Łodyna, Majdan—Rosulna, Męcina Wielka, Męcinka, Męcinka parafinowa, Młynki Starawieś, Mokre, Mraźnica Wierzchnia, Opaka, Pereprostyna, Potok, Roztoki, Równe Rogi parafinowa, Równe Rogi wolna od parafiny, Rypne, Schodnica, Stańkowa, Starawieś ciemna, Strzelbice, Toroszówka, Toroszówka—Ewa, Turzepole, Tyrawa Solna Urycz, Wańkowa, Węglówka, Wulka, Załawie.

Cena gazu ziemnego

Cena ta ustalona została przez Izbę Przemysłowo-Handlową we Lwowie dla zagłębia Borysław—Tustanowice — za wrzesień br. na

4.12 groszy za 1 m³.

Przy obliczaniu ceny gazu, przypadającego na udziały brutto, odliczają kopalnie z powyższej ceny koszty zabierania gazu z kopalń, tj. koszty tłoczenia itp.

W y d a w c a: Związek Polskich Przemysłowców Naftowych we Lwowie, ul. Kościuszki 7. II p.
Redaktor odpowiedzialny: Józef Szlemiński.
Odbito w Lwowskiej Drukarni Nowoczesnej, Pasaż Mikolascha. — Telefon 216-76.